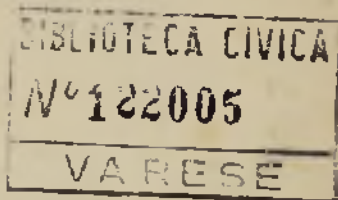
STORMI IN VOLO SULL'OCEANO

ITALO BALBO

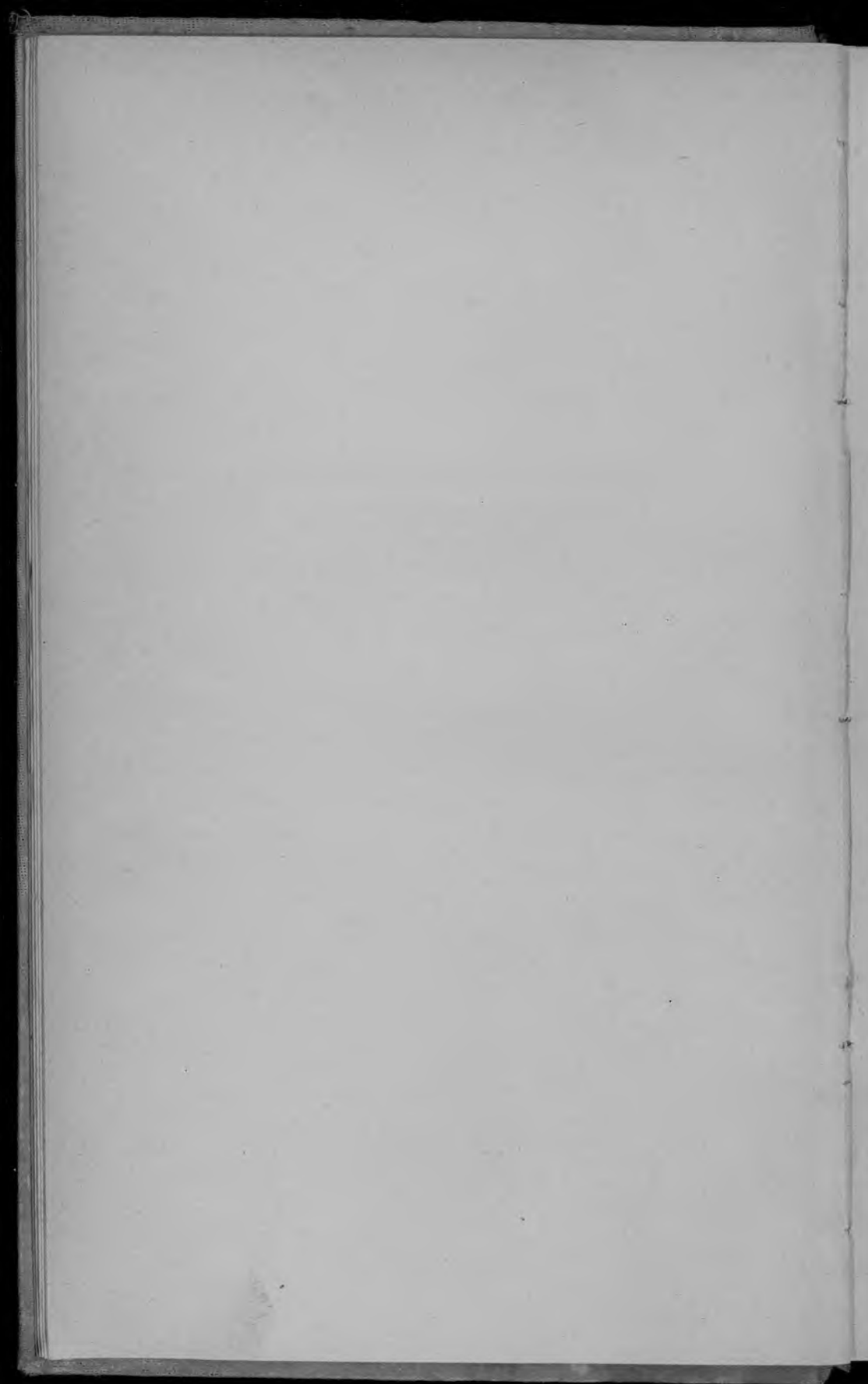
STORMI IN VOLO SULL'OCEANO

CON 49 ILLUSTRAZIONI E 3 CARTE

V· EDIZIONE

A. MONDADORI · EDITORE

AD

UMBERTO MADDALENA

CARO COMPAGNO DI VOLI E DI SOGNI ALATI
DEDICO QUESTO DIARIO DELL'IMPRESA
ATLANTICA

Capitolo I

FANTASIE ATLANTICHE

Negli ultimi giorni di dicembre del 1928 abbandonavo New York, dopo un soggiorno di oltre un mese. Ero andato in America per assistere al Congresso Internazionale di Aviazione di Washington. Più del Congresso m'interessava l'aviazione degli Stati Uniti, di cui, fin d'allora, si dicevano in Europa meraviglie. Aggiungo che al Congresso non potei neppure partecipare di persona, perché, mentre mi recavo da Chicago a Dayton nell'Ohio, patria di W. Wright, dove appunto si dovevano riunire i rappresentanti dell'aviazione di tutto il mondo, caddi malato. A Chicago avevo preso contatto con un primo gruppo imponente di emigrati italiani, che mi avevano offerto, secondo l'usanza americana, uno di quei colossali banchetti di 2000 coperti che servono, di là dall'acqua, alla comunione degli spiriti in una atmosfera di serena giovialità e nella simpatica confusione di tutte le classi sociali: qualche cosa che sembra rievocare nel paese degli uomini-macchina, con un tono pantagruelico, i simposii di cui i greci ci hanno tramandato la memoria (si licet...). A Chicago, che fu la prima tappa del mio viaggio americano, ebbi dunque occasione di convincermi che gli italiani dell'America

Settentrionale hanno fervido e vivo il ricordo della patria lontana, e costituiscono, nel mosaico etnico degli Stati Uniti, una forza sociale degna di tutto il rispetto dei loro connazionali della penisola.

Quante leggende corrono in Italia anche su questo argomento!

La breve esperienza mi dimostrò che il famoso sovversivismo italiano costituisce in America un'infima minoranza, che si restringe a due o tre grandi centri industriali. A Chicago, per esempio, i duemila italiani che vollero festeggiarmi, avevano quella sera invitato le autorità politiche e civili della metropoli, che furono liete di accettare, e io ricordo ancora oggi con commozione con quali parole il Sindaco della città mi parlava della piccola Italia che viveva sotto la sua amministrazione: gente laboriosa e sana, prezioso strumento della prosperità del paese. Le impressioni di quel giorno mi furono confermate nelle tappe successive, durante le quali non cessai dall'andare incontro ai gruppi degli italiani che mi attendevano, fedele al programma di studiare l'organizzazione tecnico-aviatoria degli Stati Uniti e di prendere contatto coi connazionali. Purtroppo a Chicago, come ho già detto, presi contatto anche con un terzo elemento veramente indesiderato, e cioè con il freddo che viene su dal Michigan, a raffiche cosí gelate che sembran tagliare la faccia a colpi di rasoio. Dopo aver già avvertito i sintomi della febbre in treno, dovetti a Dayton rassegnarmi al letto. Ma quando ripresi il giro e ritornato a Chicago mi rimisi in piedi, riguadagnai con successo il tempo perduto. La straor-

dinaria dimostrazione del progresso aereo degli Stati Uniti, si sviluppò a quadri sotto i miei occhi in una specie di grandiosa film velocissima. Avevo già veduta l'Esposizione aeronautica di Chicago. Visitai i grandi Stabilimenti della Ford e della Packard a Detroit, presi minutamente conoscenza delle poderose basi aeree di San Diego e di Norfolk: le Scuole di Sant'Antonio del Texas e di Pensacola in Florida mi riempirono di meraviglia e mi convinsero che l'enorme sforzo degli americani convergeva principalmente nella formazione degli uomini. Per quanto riguarda l'aviazione civile, distinta anche nei particolari dalla militare, già a Chicago mi ero convinto che la formidabile concentrazione di capitali, destinata dagli americani alla costruzione del materiale, si uniformava per cosí dire a un criterio unico: allo sviluppo cioè di decine e decine di apparecchi tutti derivanti da un solo prototipo: il modello era più o meno quello del Bellanca a cui gli industriali applicavano i risultati di una aggiornatissima scienza tecnica di costruzione.

In America, nonostante la grande pubblicità che si è fatta intorno a Lindbergh, il «pazzo volante», dopo la sua traversata atlantica, il personale che ha compiuto grandi imprese aeronautiche non si lascia montare dal successo e ha pretese molto modeste. In questo l'America può dare molte lezioni alla vecchia Europa. Proprio a me è capitato di essere avvicinato da un signore di semplice aspetto, nei saloni dell'Esposizione di Chicago, e di vedermi da lui porgere un catalogo dell'Esposizione stessa. Chi era costui? Uno dei piú celebri piloti

americani, che, con una squadriglia famosissima in tutti i continenti, aveva fatto, qualche anno prima, il giro del mondo. Adesso si contentava di distribuire manifesti e cataloghi ai visitatori. A dir poco, in Europa, sarebbe occorso un monumento! A Norfolk, il Comandante della base aerea, che ebbi il piacere di salutare, era Reed, il quale nel 1919, con un semplice idrovolante militare e senza alcun aiuto speciale, attraversò l'Oceano, da New York a Terranova alle Azzorre a Lisbona. Facemmo colazione insieme, insieme inaugurammo l'anno nuovo. Mi raccontò che soltanto dopo la traversata di Lindbergh, in considerazione dell'impresa compiuta nel '19, la marina americana gli aveva fatto guadagnare otto posti in organico. Ne erano passati degli anni! Attualmente era capitano di vascello e non aveva perso affatto coi suoi capelli grigi, quell'abito di semplicità cordiale e modesta, di bonomia e di misura, che è proprio della razza nuova. Ci sarebbe da augurare al vecchio continente una moda americana di nuovo genere: il senso del limite, cura preventiva della retorica e della vanagloria.

Dopo aver percorso l'America dall'Est all'Ovest, dal Nord al Sud e viceversa, all'alba del nuovo anno, in uno di quei pomeriggi invernali che finiscono per essere, sul ponte di Brooklyn, torbidi e luminosi insieme, salutavo la folla degli italiani convenuti sulle banchine del porto di New York a recarci l'ultimo saluto, e mentre il piroscafo lentamente si staccava dal suolo ospitale, permettendoci di osservare, profilati sul cielo, i bizzarri e colossali contorni della babelica metropoli, avvolta

in epiche cortine di fumo e di nebbia appena dorata dal tramonto, per la prima volta mi balzò improvvisa, irresistibile, viva alla mente, la visione di una squadra aerea italiana che dopo aver valicato l'Oceano, trionfalmente giungesse sul cielo di New York. Superbo spettacolo! Era sotto i miei occhi il panorama incomparabile di quell'immenso porto, punto di convegno per gli scambi di tutto il mondo. Accanto ai colossi dell'Oceano dai fianchi smisurati, erano snelli velieri, esperti delle vie marine del Nord e del Sud; migliaia e migliaia di imbarcazioni si rincorrevano sullo specchio metallico; rimorchiatori andavano e venivano; gru, cavi, gomene intricavano le banchine; urlavano sirene; s'intrecciavano lingue e dialetti; il nero piroscafo da carico, tutto sporco di fuliggine, si affiancava al bianco yacht di lusso, lucente di ottoni. Sul ponte di comando del «Conte Grande », solo coi miei pensieri, io mi lasciavo cosí condurre dietro la visione irreale degli idro tricolori, dominanti dall'alto, dopo aver vinto il destino, la capitale della moderna civiltà industriale, che allungava in mare i suoi mostruosi tentacoli... Ed ecco sopraggiungere alle mie spalle uno dei compagni di viaggio, un industriale italiano, che insieme con qualche altro collega suo e con quattro ufficiali, mi ero portato dall'Italia in quella scorribanda nel Nuovo Continente a scopo di studio e con la speranza che ancora una volta dall'America venisse l'incitamento a fare di piú e di meglio nel campo della tecnica aviatoria.

— Dica la verità che lei pensa a ritornare a New York in volo! — mi fa all'improvviso.

— Sí, è vero — rispondo. — E non riesco a levarmi di testa questo pensiero.

Se ne parla con gli altri compagni, mentre ormai la nebbia si accumula sull'Oceano. C'è il giovane aviatore e industriale Franco Mazzotti, il giovane Piaggio, il comm. Cella, e poi ci sono i miei ufficiali, il Colonnello Tedeschini, il Ten. Colonnello Bitossi e il Capitano Cagna: tutto quello che resta della nostra missione che alla fine del viaggio si è per metà sciolta a New York.

Alla discussione partecipa quella sera il Comandante del «Conte Grande», che conosce le condizioni del mare in tutte le stagioni. Vengono portate sotto i miei occhi e lungamente esaminate le *pilot's charts*. Chi è scettico sulle possibilità degli apparecchi e sulla eventualità di perfezionarli, chi ci dà notizie delle burrasche atlantiche e chi ci descrive gli interminabili banchi di nebbia, classica nemica degli aviatori: chi si attiene alla matematica e fa calcoli su calcoli, dal consumo del carburante alla resistenza umana. Ognuno pur vorrebbe, come me, che l'impresa si compisse e mentre io e Tedeschini ci buttiamo a parlare di «carico» e di «autonomia», il Capitano Cagna, che è ancor fresco delle esperienze polari delle Svalbard, dove è stato insieme con Maddalena a scoprire i naufraghi dell'«Italia», ricorda il cruscotto degli strumenti usati per vincere le piú terribili condizioni atmosferiche del globo. Passano intere giornate in queste discussioni. Purtroppo si fa strada la convinzione che allo stato attuale della tecnica aviatoria una crociera aerea in massa di idrovolanti attraverso l'Atlantico, se non si presenta addirit-

tura come impossibile, si dimostra per lo meno irta di difficoltà gravi e molteplici.

Anzitutto per la rotta. Sarebbe stato impossibile volare dalle Azzorre verso Terranova: meglio la via Azzorre-Bermude; ma la deviazione avrebbe allungato il percorso che, ad ogni modo, avrebbe esposto gli apparecchi all'incognita di un decollo alle Isole Azzorre assai difficile a pieno carico. C'era in proposito già una intera letteratura o per lo meno vi erano insegnamenti ed esperienze di cui bisognava tener conto. Lo *Junkers* che aveva tentato quella strada, si era sfasciato appunto alle Azzorre, e il *Dornier-Marina* dell'aviatore canadese Curtney era nell'anno precedente sceso di notte sull'Oceano, a mezza strada, dopo un faticoso decollaggio ostacolato dalle condizioni del mare. Se per un solo apparecchio l'impresa si era dimostrata impossibile, che cosa sarebbe accaduto per un intiero reparto? L'Atlantico era stato vinto da apparecchi terrestri, per i quali le difficoltà del decollaggio e delle soste nei porti, per attendere buone condizioni atmosferiche, non esistevano. Se un idro pretendesse alzarsi a volo in mare aperto e a pieno carico, si metterebbe nella condizione di un terrestre che volesse decollare su un terreno accidentato o arato. Tentare la transvolata con un reparto di apparecchi terrestri? I terrestri come volo collettivo possono ragionevolmente tentare il passaggio di piccoli tratti di mare; la traversata atlantica significherebbe una pazzesca acrobazia.

Mi convinsi dunque della necessità che l'aviazione acquistasse una maggiore esperienza oceanica e un

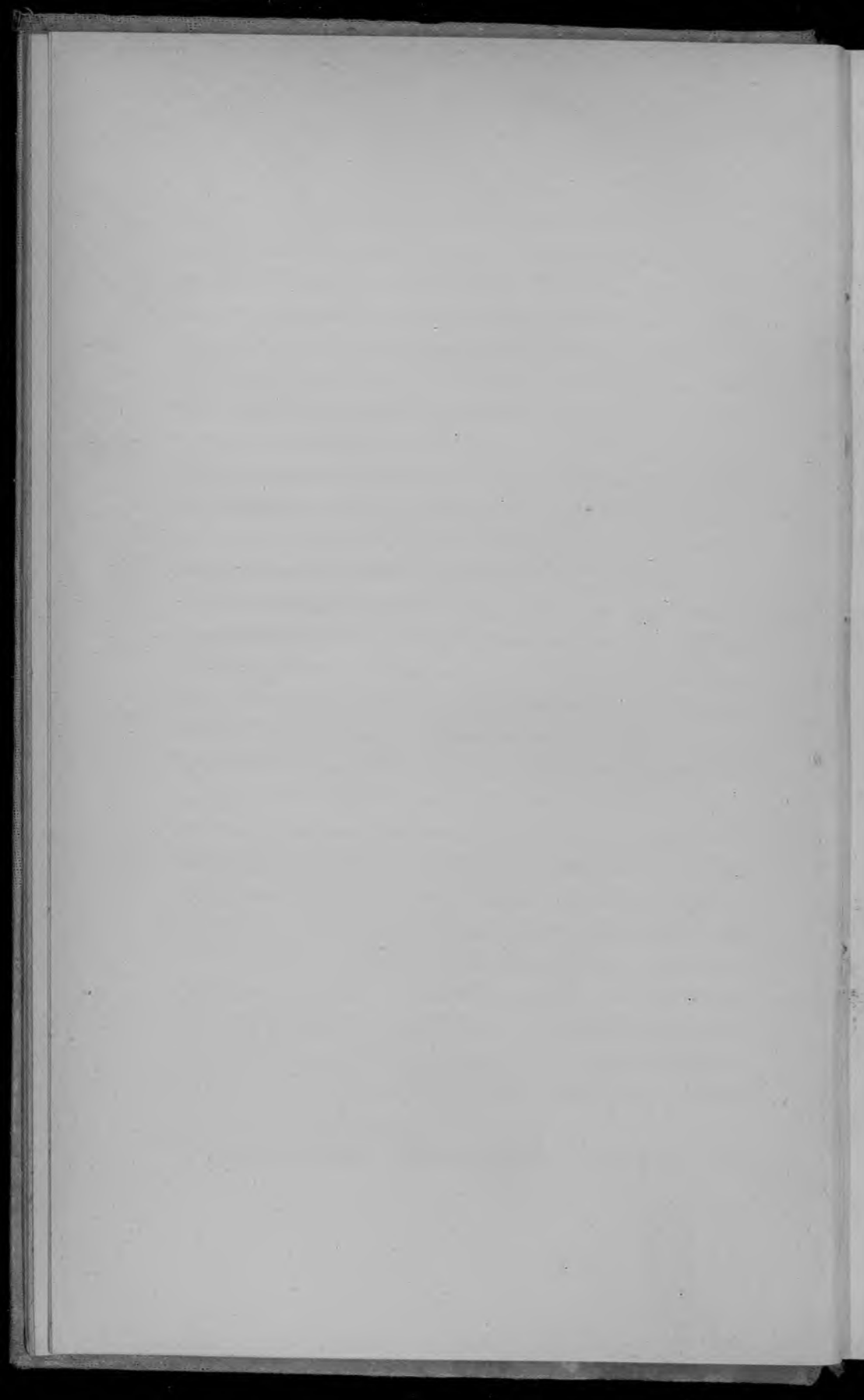
maggior sviluppo tecnico prima di tentare, in gruppo o a reparti, l'Atlantico del Nord. Ma non sarebbe stato possibile organizzare la crociera sui cieli oceanici del Sud? Non poteva essere questa una premessa utile per tentare piú tardi l'impresa piú difficile, cioè quella del Nord?

Anche il volo verso l'America del Sud aveva grande importanza. Già qualche aviatore isolato l'aveva fatto, ma a tappe, attraverso le isole. Allora, nel Gennaio del 1929, Marmoz, il pilota della *Latécoère*, non aveva ancora concluso il suo volo da costa a costa senza far tappa in un'isola intermedia.

Tentarlo con un reparto di idrovolanti, si presentava ricco di enorme interesse. Intanto la natura dell'impresa era diversa. Altro era un volo individuale, altro sarebbe stato un volo in massa. Non soltanto dal punto di vista della tecnica e della disciplina, bensí anche, e soprattutto, dal punto di vista politico e militare. Si poteva esser certi che una traversata aerea in reparto avrebbe avuto una grossa ripercussione in America, soprattutto in quella del Nord, dove i raids oceanici vengono guardati sotto speciale aspetto: quello cioè di un nuovo legame con l'Europa, come un passo in avanti verso la fine dell'isolamento americano. L'isolamento aereo del nuovo continente già si era considerato finito il giorno in cui il primo apparecchio aveva trionfalmente sorvolato il mare. Che cosa sarebbe accaduto fra qualche anno con gli inevitabili sviluppi dell'aviazione mondiale?

Ogni raid nuovo sembra gettare un sottilissimo ponte

tra l'Europa e l'America, uno di quei ponti sui quali nelle regioni inesplorate passa un solo uomo o al massimo un uomo dietro l'altro. Ma quando su questo ponte ideale fossero passate di colpo diecine e diecine di persone, in conformità al mio progetto, quale interesse enorme, del tutto nuovo, avrebbe assunto il collegamento aereo fra l'Europa e l'America! Anche i piú dubbiosi si sarebbero convinti che l'aviazione rivoluziona i concetti che noi ci facciamo del mondo, dei suoi scambi e delle sue distanze, e spalanca insospettati orizzonti.

Il viaggio sul « Conte Grande » finí con questa prospettiva ricca di spunti per la nostra immaginazione e non priva di realistiche probabilità... di effettuazione.

Capitolo II

IL NIDO DEGLI AQUILOTTI

Appena arrivati in Italia dovetti provvisoriamente abbandonare il progetto. C'era altra carne al fuoco.

Bisognava provvedere alla crociera orientale, la cui preparazione era già in atto da qualche mese. Poiché per questa si sarebbero adoperati grossi idrovolanti da bombardamento e cioè gli *S. 55* che con le opportune modificazioni avrebbero potuto anche sorvolare l'Oceano, mi parve che le esperienze che stavamo per fare nel vicino Oriente diventassero interessanti anche per la crociera futura.

Intanto chiamai l'ingegnere Marchetti, uno dei miei migliori collaboratori, e gli dissi che entro l'anno 1929 avrebbe dovuto modificarmi gli *S. 55*, studiando soprattutto la possibilità di applicare loro un motore della stessa potenza, ma col riduttore. Proprio in quei mesi due Ditte italiane, la *Fiat* e l'*Isotta*, stavano per portare a compimento la creazione di un motore che avrebbe potuto sollevare, sul 55, almeno 1000 chili di piú. Pregai Marchetti di prenderne accurata conoscenza dal punto di vista del mio progetto. Otto mesi dopo l'ing. Marchetti doveva rifarsi dallo scacco subíto

a Calshot in occasione della ultima Coppa Schneider: uscire insomma da una recente sconfitta del suo apparecchio da corsa. Mise cosí nella nuova impresa un impegno ravvivato da un nobile puntiglio. Bisogna conoscere a fondo i nostri geniali costruttori, che hanno il carattere estroso e difficile degli scienziati puri: non è facile sfruttarne completamente le possibilità. Non credo vi siano uomini piú bizzarri dei progettisti di velivoli, hanno « formae mentis » fatte a loro modo e piú s'innalzano nelle sfere rarefatte della loro scienza, piú diventano, in certo senso, candidi e vorrei dire complicati. Bisogna saperli prendere e si ottiene da loro quel che si vuole. Io credo di avere bene imparato quest'arte. I miei migliori amici in aviazione sono gli ingegneri Marchetti, Rosatelli, Pegna e Castoldi, e i maghi del motore Zerbi e Cattaneo. Le prove della crociera d'Oriente mi confermarono nella convinzione delle qualità eccezionali degli *S. 55* a tenere il mare e il cielo. Mi persuasi anche di un altro elemento indispensabile al buon esito della crociera futura: come cioè fosse possibile e relativamente facile il mantenere formazioni strette su ampi cieli marini, quando le esigenze della rotta complicano la disciplina di volo. Infine feci, per cosí dire, un'esperienza definitiva sulle virtú e sulla perizia degli equipaggi. La crociera del Mediterraneo orientale si era infatti effettuata con uno stormo piú o meno improvvisato: certo non organico. Soltanto cinque giorni prima della partenza il Comando effettivo dello stormo era stato assunto a Taranto dal Colonnello Pellegrini, senza che egli avesse avuto il tempo di fare

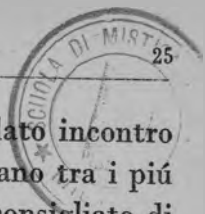
lunghe prove per stabilire in precedenza la disciplina e il coordinamento degli equipaggi. Questi però erano stati pienamente all'altezza della situazione e la crociera, condotta si può dire nelle condizioni piú sfavorevoli e con elementi di incertezza se non di insuccesso, aveva invece segnato un clamoroso trionfo per l'aviazione italiana.

Al ritorno dalla crociera del Levante, ripresi a lavorare per il piano di transvolata atlantica. Ero deciso ormai a portarlo a fondo. Intanto il motore *Fiat A 22* aveva tentato la prima grande prova: era stata anch'essa un trionfo. Il raid Ferrarin-Del Prete si era svolto senza incidenti. Potevamo ormai contare sopra una creazione industriale perfetta. Passammo a tracciare le grandi linee della crociera.

Occorreva prima di tutto sottoporre al Duce un progetto di itinerario. Stabilito l'inverno o il periodo invernale come il piú adatto per una transvolata sui mari equatoriali, dove fissare le tappe della crociera atlantica? Ed ecco sorgere la necessità di avere a disposizione una buona base mediterranea: la scelta cadde su Cartagena. Già nel 1928 i sessantuno idrovolanti della prima crociera mediterranea avevano ammarato nel Mar Menor presso questa città. Lo specchio d'acqua sul quale gli spagnuoli hanno costruito il magnifico idroscalo di Los Alcazares, si presentava, anche per la crociera futura, come il piú adatto per il primo balzo verso l'Atlantico.

La seconda tappa doveva essere fatta sulle coste del Marocco; anche qui mi fondai sulle esperienze acquisite

e fermai la scelta subito a Kenitra, che del resto serve già da tempo quale mèta intermedia ordinaria per gli idrovolanti che scendono verso il sud.

La terza tappa avrebbe dovuto essere Villa Cisneros, anch'essa assai nota nel mondo per la transvolata di Franco, che l'aveva, dirò, inventata, come scalo d'idrovolanti. L'ultima tappa sulla costa africana non poteva non essere Bolama, nella Guinea Portoghese, che si trova a 20º circa a nord di Port Natal. Era bensí vero che mancavano a Bolama quasi tutti i caratteri della civiltà europea: Bolama offriva la certezza di dover affrontare l'Oceano senza il conforto di una assistenza tecnica già impiantata e organizzata. Ma io sapevo che la baia di Bolama, ben riparata, era tra le piú propizie per un decollo. Essa, non soltanto è larghissima, cosicché permette agli apparecchi in corsa sulla superficie marina il piú ampio spazio in due opposte direzioni, ma è protetta da un gruppo di buone isole, le Bissagos, che la garantiscono, per il decollaggio, anche quando l'Oceano non è calmissimo. Inoltre mi suggestionava l'idea di spiccare il gran volo da un porto portoghese. Il Portogallo ha dato i natali a colui che, attraverso le vie dell'aria, ha unito idealmente per la prima volta le coste del vecchio continente con quelle dell'America latina: all'Ammiraglio Coutinho, ottimo amico mio e padre spirituale degli aviatori europei. Del resto non c'era molto da scegliere sulla costa equatoriale dell'Africa. Pensai che tanto per l'arrivo come per la partenza, urgesse soprattutto esser certi che le operazioni non sarebbero state disturbate dall'imprevisto, elemento al

quale invece ci avrebbe senza fallo mandato incontro il melmoso e torbido Gambia, fiume africano tra i piú capricciosi, dalle foci del quale ero stato consigliato di partire.

Ad ogni buon conto, non appena il progetto fu sbozzato alla grossa in questi maggiori particolari, mi recai ad esporlo al Capo del Governo, non senza qualche segreta apprensione per l'audacia e la vastità a cui era inspirato. Ma io sapevo come il grande Capo, se con occhio acuto intravvede le difficoltà di una impresa e ne smantella le ragioni utopistiche, è rapido nell'intuirne i caratteri positivi e i significati lontani.

Non mi ingannai. Il Duce comprese, annuí, approvò.

In principio nel progetto si contemplava la partenza di un gruppo di due squadriglie, comprendenti ciascuna tre apparecchi. Il Duce mi disse subito che l'impresa sarebbe riuscita anche se fossimo partiti con un numero maggiore di idrovolanti. Non aspettavo altro per raddoppiare il numero degli apparecchi e degli uomini. Fu deciso che la crociera sarebbe stata fatta da dodici idrovolanti su quattro squadriglie di tre apparecchi e che altri due apparecchi sarebbero venuti sino a Bolama in qualità di apparecchi-officina o comunque di soccorso, bene imbottiti di materiale di ricambio. Formulato il progetto definitivo, bisognava subito risolvere due problemi: primo quello degli uomini, secondo quello della prova pratica. In che consisteva questa? L'arrivo a Bolama, benché difficile, per le zone impervie che occorre transvolare durante la stagione invernale sul Medi-

terraneo, sulle coste marocchine e sul Rio de Oro, non mi spaventava.

L'incognita era il decollo da Bolama verso l'America. Già altre volte erano sopravvenuti in quella zona, in occasione di precedenti *raids* individuali, improvvisi squilibri di temperatura, che avevano reso difficile se non impossibile a un idrovolante (carico della enorme quantità di benzina che occorre per attraversare l'Atlantico) di alzarsi a volo. Mi procurai subito le medie della temperatura del novembre, dicembre e gennaio. Sulla base di queste, uno degli uomini piú preparati del Genio Aeronautico, il Ten. Col. Biondi, al quale era in quei tempi demandato l'incarico di preparare il record di Maddalena-Cecconi, insisteva dicendo che si poteva stare tranquilli. Era inutile secondo lui, fare in anticipo esperimenti di decollaggio sul posto. Ma l'esperimento di decollaggio a Bolama era, secondo me, indispensabile, per non avere, piú tardi, dubbi e scrupoli sulla perfetta organizzazione preventiva della crociera. I calcoli sull'aria tipo non mi tranquillizzavano. Queste grandi imprese mettono in gioco non soltanto la vita di volatori eccellenti, non soltanto un materiale costoso, del quale bisogna, nelle nostre condizioni di bilancio, fare il massimo conto, ma l'onore stesso della Nazione, i cui gloriosi colori sono segnati sui timoni di ogni velivolo. Non si eccede mai in precauzioni.

D'altronde io sono convinto che il novanta per cento del buon esito di una crociera dipende dalla « messa a punto » di ogni particolare, anche il piú piccolo. Mi premeva poi, prima di lanciare gli equipaggi a una

transvolata che si presentava unica nella storia, dare loro tutte le possibili garanzie di tranquillità.

Un apparecchio prototipo *S. 55* col motore a riduttore, dopo un breve periodo di prova, partí dunque dai cantieri di Sesto Calende, giunse a Vigna di Valle e proseguí per le coste africane, con il preciso incarico di fare una serie di decolli nella baia di Bolama nel periodo del dicembre-gennaio, epoca fissata per la crociera dell'anno susseguente. La missione fu affidata al Cap. Stefano Cagna che aveva come secondo il Ten. Calò Carducci; il Ten. Col. Ilari ebbe il comando della spedizione. L'apparecchio seguí regolarmente la rotta prescritta e dai primi di gennaio fino a oltre il marzo del 1930, il Cap. Cagna eseguí una serie numerosa di decollaggi con un carico di carburante eguale a quello che sarebbe occorso per la transvolata dell'Atlantico. Le prove riuscirono brillantemente.

Mentre l'apparecchio del Cap. Cagna partiva per la Guinea, noi intanto incominciavamo a preoccuparci del problema degli uomini.

Chiamai a rapporto a Roma tutti i Comandanti dei Gruppi da Bombardamento marittimo e insieme con loro studiai la formazione di sedici equipaggi: si dovevano infatti calcolare i dodici equipaggi corrispondenti ai dodici apparecchi della transvolata, piú i due degli apparecchi-officina, piú due equipaggi di riserva. L'Aeronautica italiana difetta certo di mezzi finanziari, non di umane virtú. Gli uomini volonterosi, ricchi di perizia tecnica quanto di coraggio, sono tanti che alla vigilia, di ogni impresa rischiosa, c'è soltanto la difficoltà della

scelta. Dico questo, non soltanto pensando ai veterani delle mille gesta aviatorie della guerra e della pace, i cui nomi sono in gran parte noti in Italia e all'estero, ma riferendomi soprattutto ai giovani, anzi ai giovanissimi. Mi occorrevano trentadue piloti, volontari al cento per cento: e non soltanto volontari, e non soltanto decisi a rischiare la vita senza un attimo di rimpianto, e non soltanto espertissimi: ma anche aitanti e robusti, perché la crociera avrebbe richiesto una resistenza fisica a tutta prova. Inoltre occorrevano per ogni equipaggio un motorista e un radiotelegrafista: altri trentadue uomini scelti per merito tra l'aristocrazia morale dell'Aeronautica: in totale sessantaquattro persone. Potevamo disporre di un numero triplo e quadruplo di candidati. Bastò qualche vaga notizia. Che ondate di passione, che fremito di speranze per tutti gl'idroscali d'Italia! Quanti aviatori piansero di dolore per non essere stati prescelti! Ma era un numero fisso. Non poteva aumentare. Dopo pochi giorni i 64 prescelti venivano assegnati al gruppo speciale di allenamento di Orbetello.

Questo gruppo speciale avrebbe potuto costituire poi il primo nucleo di una scuola per bombardamento marittimo, che io intendevo costituire e far funzionare dopo la crociera, per istruirvi ed allenarvi i piloti di questa specialità.

Ebbi subito l'intuizione di affidare la direzione del Gruppo Speciale al Comandante Maddalena, ma in quel momento egli era impegnato nella preparazione dei suoi records di durata e distanza in circuito chiuso, che poi

ebbero un esito vittorioso. Si trattava di trovare un uomo che lo sostituisse, cosa non facile per le mansioni che gli sarebbero state attribuite: un uomo che avesse, come il Comandante Maddalena, non soltanto un alto prestigio fra i piloti, ma un'ardente passione per l'impresa e fosse capace di imprimere al Gruppo Speciale, destinato ad Orbetello, lo spirito altissimo e il profondo senso di responsabilità nella piú rigida disciplina, che animavano quello analogo già costituito e funzionante a Desenzano per la Scuola di Alta Velocità.

Con la conoscenza personale degli uomini che mi son fatta in quattro anni di diretta esperienza, difficilmente sbaglio nella scelta dei migliori, quando si presentano casi particolarmente delicati. La mia attenzione in quei giorni cadde sul Maggiore Ulisse Longo, Addetto Aeronautico alla nostra Ambasciata di Madrid, che già aveva avuto il Comando del Centro sperimentale idrovolanti di Vigna di Valle e vi aveva fatto splendida prova. Non appena il Maggiore Longo seppe quale era la posta delegata alla sua perizia e alla sua virtú di comandante, in attesa di Maddalena, impegnato, come ho detto, altrove, accettò con entusiasmo, lasciando libero il posto che egli ricopriva a Madrid.

La Scuola funzionò dal 1º gennaio 1930. Non potei recarmi a inaugurarla ad Orbetello. Vi andò il Generale Valle, Capo di Stato Maggiore dell'Arma, e portò agli Ufficiali del Gruppo Speciale un virile saluto e un severo incoraggiamento. Grande era il cômpito che li attendeva, fuori dell'ordinario, degno un giorno di essere registrato negli annali gloriosi. Avevano dodici mesi a disposizione

per prepararsi: non doveva mancare lo sforzo per apprendere e la disciplina per allenarsi. Piú che una Scuola, quella doveva essere una specie di Collegio militare, dove gli animi dei predestinati per nessun motivo dovevano essere distratti dalla tensione ideale e morale verso la mèta.

Il Capo di Stato Maggiore non soltanto parlò, ma agí da quel grande soldato che è. Egli infatti mi chiese subito di far parte della spedizione e io accolsi il suo desiderio con molta soddisfazione.

Come funzionava il Gruppo-Scuola di Orbetello?

Tutt'intorno l'idroscalo è circondato da un alto muro —, garanzia di una ideale e volontaria clausura. Restammo subito intesi che tanto gli scapoli quanto gli ammogliati, avrebbero varcato quel muro soltanto ogni quindici giorni. Quell'unica uscita fu pomposamente chiamata « domenica di quindicina ». Il programma di studi comprendeva, si può dire, tutta la gamma delle scienze esatte applicabili all'Aeronautica: matematica, astronomia, navigazione, geografia, fisica, ecc. Il Tenente Colonnello Biondi, coadiuvato dal professor Simeon, ebbe la direzione degli studi teorici. Connessa con questi, vi era la scuola pratica consistente in prove di volo, decolli con forti carichi, navigazione in formazione con pieno carico, esercitazioni in volo diurne, esercitazioni notturne, decolli e ammaraggi in mare aperto e con mare agitato, collegamenti radio-telegrafici tra apparecchio e apparecchio, comandi a distanza e collegamenti tra gli idrovolanti e le navi di scorta.

La Scuola funzionò alla perfezione. Dopo aver bat-

tuto i suoi records, il Comandante Maddalena ne prese la direzione effettiva. La Scuola fu per cosí dire la proiezione delle qualità morali di questo ufficiale, cosí note ed evidenti che basta, a ricordarne l'eccellenza, soltanto un sobrio accenno: egli non potrebbe desiderare un piú ampio e degno elogio di quello che i risultati della Scuola di Orbetello esprimono da soli. Sono stati dodici mesi di macerazione spirituale e di sforzo fisico, di disciplina quasi conventuale e di slancio che si potrebbe dir mistico, dodici mesi a cui soltanto temperamenti di eccezione, come si sono manifestati i piloti prescelti alla crociera atlantica, avrebbero potuto resistere.

Verso il giugno incominciarono gli esperimenti notturni in formazione sul Tirreno. Erano voli lunghi e difficili compiuti nel cuor della notte con le acque spesso sconvolte da tempeste, quali ben conosce fin dall'antichità il mare di Virgilio: fatiche improbe, rischi gravi, problemi che spesso apparivano insolubili per il mantenimento della formazione e la disciplina di volo. Ma l'estenuante esperienza fu compiuta senza che un incidente venisse a turbare il lavoro serrato della Scuola.

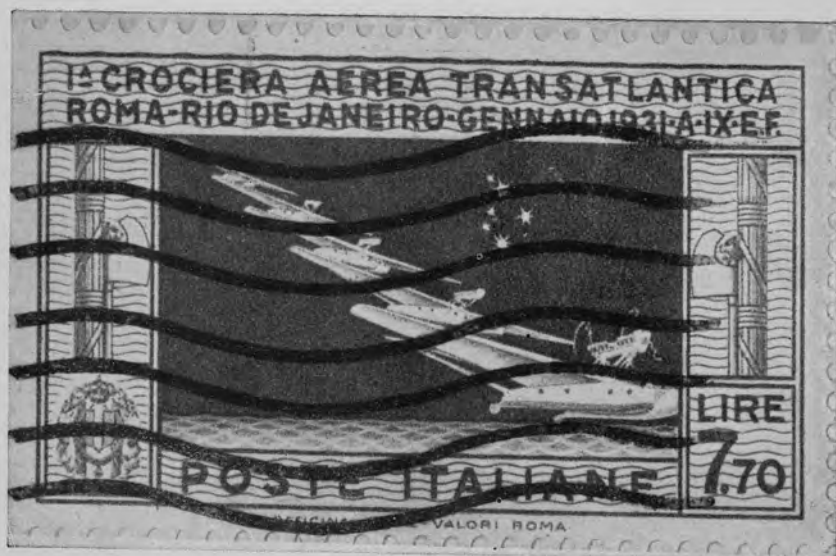
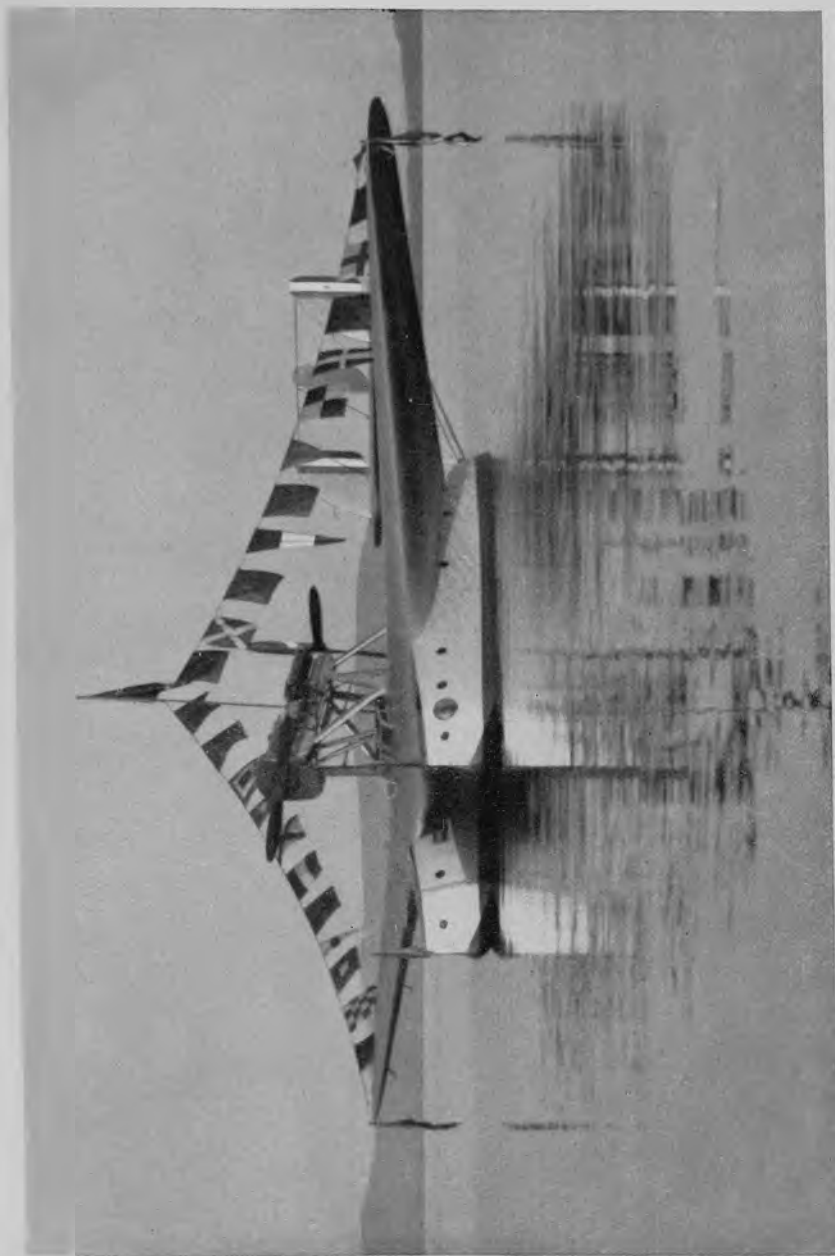
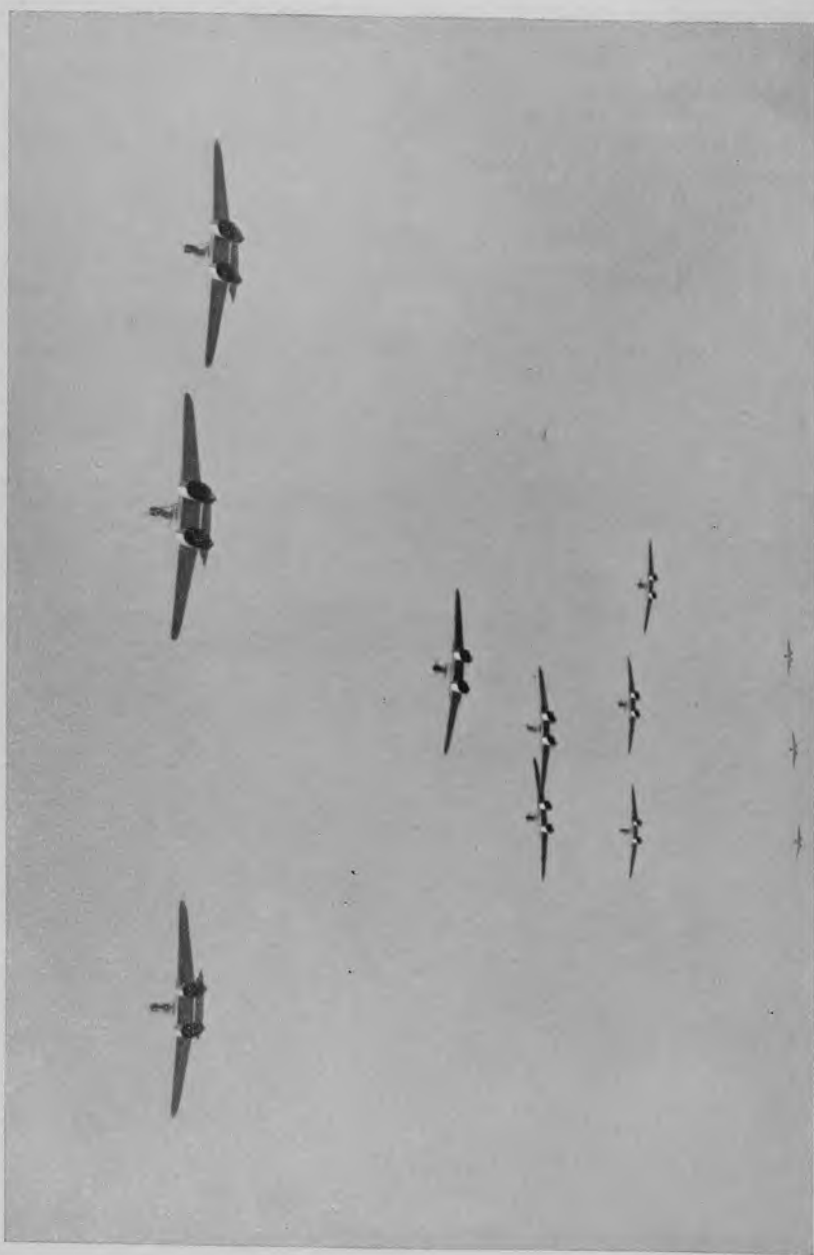
A luglio la preparazione si poteva ritenere giunta al suo culmine. Avevo un gran desiderio di essere vicino ai miei futuri compagni di volo. Volevo vederli all'opera sul mare. Non mi bastavano piú una breve visita compiuta nei ritagli di tempo e i racconti degli altri. Volevo vedere il reparto in volo. Profittai quindi del breve periodo di licenza estiva, per conciliare il mio insopprimibile desiderio di liberi orizzonti e di aria pura, con il programma di avvicinarmi alla Scuola di Orbetello

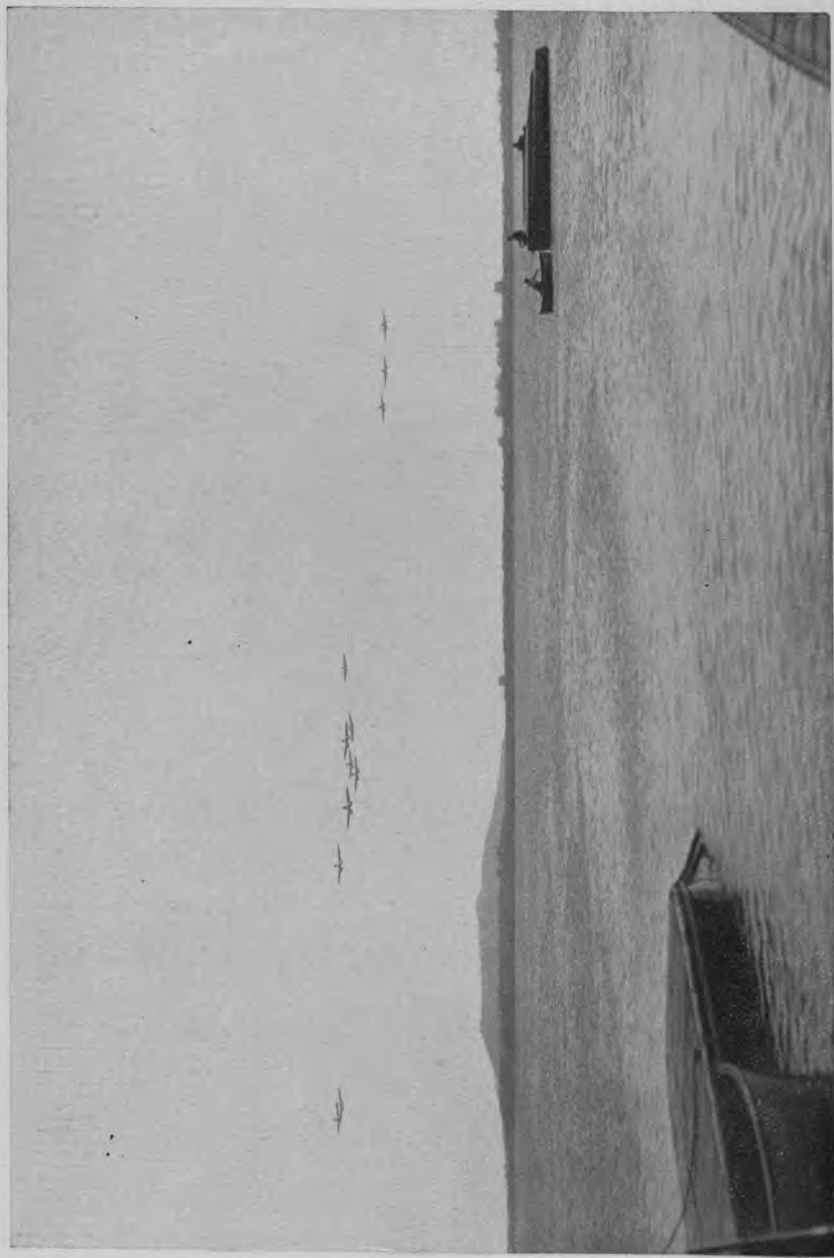
senza dar troppo sull'occhio. Quanti in quei mesi erano passati vicino al chiuso recinto dell'Idroscalo senza neppure sospettare la magnanimità dell'opera che si andava preparando! Neppure gli ufficiali dell'Aeronautica — ad eccezione di pochi, messi al corrente per dovere di ufficio — sapevano i particolari dell'impresa progettata.

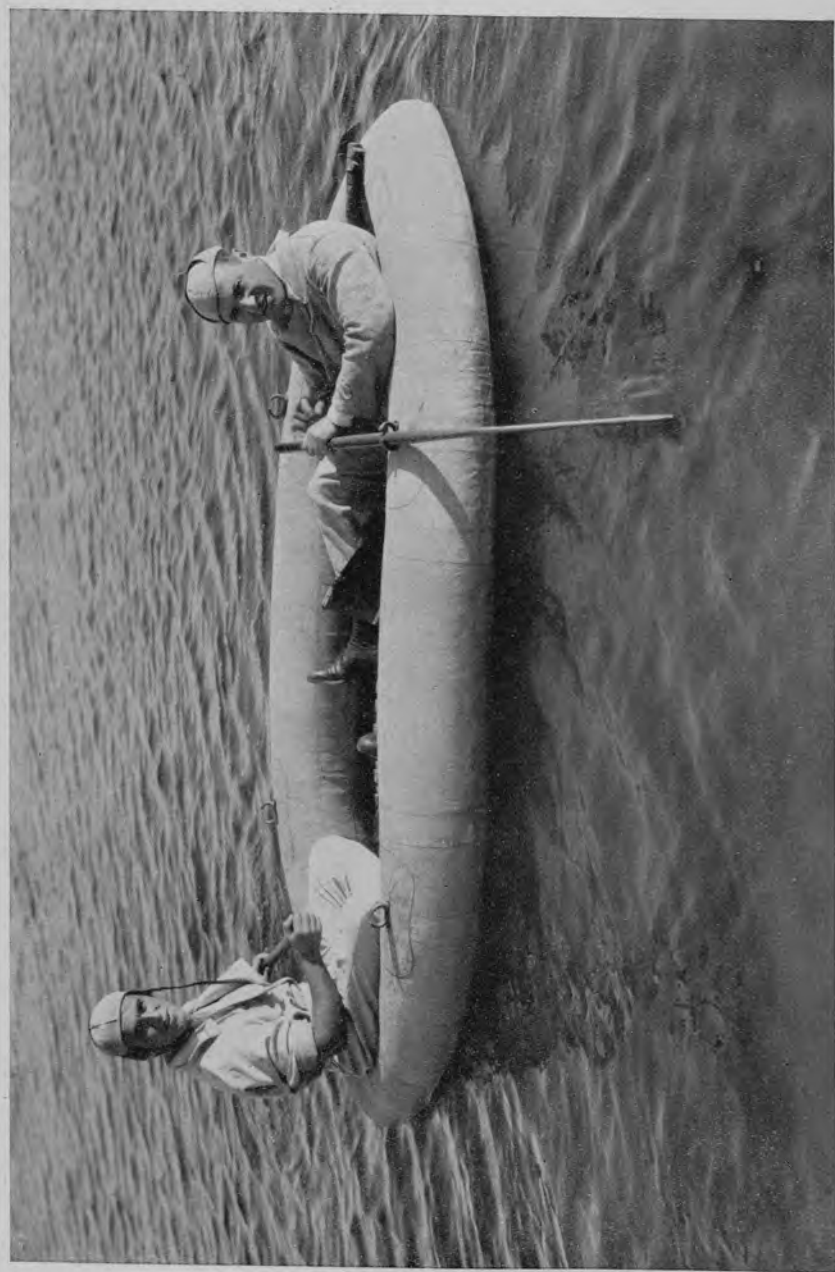
Qualche giornale straniero ne parlò durante l'estate, ma il Governo poté smentire la notizia con un comunicato nel quale era piú che giustificata la sibillina reticenza: diceva che nessuna crociera italiana era in vista per l'estate e per l'autunno: infatti si stava preparando per l'inverno...

Stabilii dunque un *camping* nella pineta che si estende sul tratto di costa tirrenica che va da Viareggio a Forte dei Marmi.

Mai si era visto in Italia qualche cosa di simile: un Ministro piantar le tende all'aria aperta sotto ombrelle di pini marittimi e viver quasi da primitivo sulla spiaggia marina! Per quale motivo non era sceso in redingote e cilindro, con largo séguito di visi lunghi e di giubbe nere, in uno dei tanti alberghi internazionali che lo snobismo delle classi privilegiate, la mania esibizionistica dei pescecani e la cocotteria femminile popolano nei mesi estivi, con sommo gaudio e profitto degli albergatori svizzeri o italiani? Invece questa volta niente code, niente tube, niente borsacce di cuoio nero, ma il canto degli uccelli, l'odor della resina e il rumore del mare: qualche volta i capricci del vento, che minacciavano di buttar all'aria le tre tende costruite per il Ministro rivoluzionario delle consuetudini (una era destinata al

ORBETELLO - Gli equipaggi della Crociera.

Il francobollo della Posta Aerea.

ORBETELLO - L'«S. 55 Atlantico» col gran pavese.

L'intera squadra aerea in formazione.

Una formazione a cuneo.

ORBETELLO - La squadra aerea ritorna da un volo notturno di allenamento sulle coste della Spagna e dell'Africa.

L'interno della cabina Radio nello scafo sinistro dell'apparecchio.

Il battellino pneumatico di salvataggio.

Duce, che avrebbe voluto e non poté venire...). Il vento aveva i suoi diritti e non mancava di fare replicate visite di dovere a chi appunto era Ministro dell'Aria.

Veramente quella vita di tenda non era poi cosí selvatica come avrebbe potuto sembrare. Se è vero che durante il giorno si viveva — i miei pochi compagni ed io — in costume da bagno e con una frugalità da pescatori, alla sera eravamo capaci di metterci una giubba e di ricevere, con le dovute forme, entro le pareti di tela, molti visitatori, che giungevano, attratti dalla novità, dai vicini centri mondani, accompagnati anche, qualche volta, da gentili visitatrici, in cui la curiosità aveva finito per avere il sopravvento su la soggezione. Lí, presso le tende, era una villa, « La Versiliana », che era stata messa a mia disposizione, ma nella quale non sono mai entrato.

Era la villa ove Gabriele d'Annunzio in altri tempi aveva scritto l'*Alcione*, cantando sui metri forse piú dolci che la poesia italiana abbia mai conosciuto, la magia dei lunghi tramonti estenuanti sulle bocche dell'Arno, le musicali piogge primaverili sui pini, i lagni del centauro innamorato e le belle labbra di Ermione. Ora quella villa è proprietà di un celebre medico omeopatico, uomo amabilissimo, colto e fine: il Dottore Mattoli, mio grande provveditore di frutta e di vini profumati, sempre generosamente offerti. La mensa nella pineta de «La Versiliana» fu in quei giorni molto frequentata: non mancò il buon umore e la sana ironia della giovinezza per condire salacemente le storielle pettegole che ci provenivano dalla retrostante e contigua società

dei centri mondani e specialmente dalle spiaggie di lusso molto occupate a parlare del *camping* della « Versiliana ». Vennero un giorno, reduci da Pisa, i camerati Bottai e Alfieri, venne un gruppo di grandi artiste drammatiche italiane! Vennero giornalisti attratti dalla fama di certe pelli di leone e di orso bianco, sulle quali, si diceva, gli attendati della «Versiliana», accoccolati alla moda araba, ricevevano gli ospiti. Insomma le fantasie lavoravano!

Che importava? Lasciavo lietamente correre. Il diversivo mi era utile. In realtà avevo portato alla « Versiliana » un minuscolo idrovolante e quella messa in scena mi serviva benissimo per fare in pace le mie esercitazioni di giorno e di notte sul mare. Ben altra distesa d'acqua e forse ben altre tempeste mi attendevano di lí a qualche mese: le piccole curiosità si sarebbero mutate in commenti ben altrimenti lusinghieri. Feci cosí per mio conto un breve ma intenso periodo di allenamento e intanto approfittai delle ore in cui restavo libero per andare quasi ogni giorno a Sarzana. A quell'aeroporto presi in dieci giorni tre brevetti.

Ma a me premeva un'altra cosa ancora ed era la Scuola di Orbetello. Fin dall'inizio del *camping* volli che i voli tra Orbetello e Forte dei Marmi fossero frequenti, cercando però sempre di non dar troppo nell'occhio.

Sulla nostra impresa, sí, perentoriamente, volevo che gli oziosi non chiacchierassero. Vennero infatti gli amici di Orbetello tutti in gruppo fin dai primi giorni; ammararono in mare aperto senza curarsi affatto dell'onda lunga e insidiosa. Ogni apparecchio aveva a

bordo il suo battellino di gomma e su questo gli equipaggi giunsero a terra senza disturbare nessuno. Ne andò di mezzo soltanto la mia mensa, che fu quel giorno saccheggiata da quaranta persone, in cui l'appetito, veramente formidabile, era appena uguagliato dalla fenomenale allegria. Quella gita serví di premio al mirabile gruppo di giovani rinchiusi da oltre sei mesi entro le mura della Scuola di Orbetello. Anzi aderii, trovandomi fra loro — la compagnia per me piú cara — alla proposta fattami, di organizzare di lí a qualche giorno, in loro onore, una piccola festa. Eran tutti giovani, forti e sani, veramente « in gamba », come si dice in gergo militare. Le domeniche di quindicina erano certo un magro sfogo per quelle nature esuberanti. Sarebbe stata grande ricompensa allo sforzo compiuto nei mesi precedenti, il venire una notte in volo fin davanti al *camping* dove sarebbero discesi per organizzare una festa da ballo con qualche gruppo amico di graziose bagnanti. Tutti questi « atlantici » erano, all'infuori di me e di Valle, appassionati ballerini.

La partenza sarebbe avvenuta tra due giorni, nelle prime ore di notte, in volo e nella formazione consueta.

Due notti dopo, gli idro decollavano da Orbetello verso Forte dei Marmi. Il cuore dei piloti era certo piú gaio e leggero del solito: il cielo luminoso, perché la luna era piena e sgombra, al centro quasi della vasta conca azzurra.

Ma ecco, non passa mezz'ora, che sul mare si accumulano, rotolando in corsa furibonda, i piú grevi nuvoloni: l'aria si fa elettrica, il mare diventa metallico, di

acciaio fuso, e si imbianca, arricciato da piccole criniere di schiuma. La luna appare e scompare. Poi comincia a cadere la pioggia a scrosci, poi guizzano saette fra le nuvole e rombano spaventosi boati sul mare.

Pare che la foresta s'incendi e, tra gli squarci, il mare, che s'intravvede sotto lo sprazzo intermittente dei lampi, monta e mugge. Sulla spiaggetta della «Versiliana», insieme coi fulmini e gli scrosci di pioggia, piomba una angoscia indicibile. Si sa che gli apparecchi son partiti da Orbetello: ora sono fra cielo e mare, in quell'inferno, sotto la sferza del vento e lo schiaffo della pioggia. Procederanno? Torneranno indietro? Impossibile ammarare qui presso la costa. La notte sinistra grava su di me col suo incubo. Guardiamo lontano verso il sud. Ed ecco il miracolo. Ecco tra le ombre fosche, striate di fulmini, in quella furia panica di elementi, che si è scatenata in cielo, alcuni lumi lontani. Sono minuscole stelle rosse e verdi, i fanalini che stanno all'apice delle ali di ogni apparecchio. Ecco un rombo che non è quello del tuono, un rombo regolare e continuo di saldo cuore metallico. Esso riempie di sé il cielo e la terra e copre con la sua forza il tremito del cuore nostro, attonito e sgomento! Sono loro! Sono loro! Come gli eroi della leggenda, giungono cavalcando le nuvole, dominando la traccia dei fulmini che sembrano uscire dalle loro mani, accompagnati dal rombo pauroso dei tuoni. Sono partiti decisi a raggiungere la loro mèta e non hanno rinunciato ad arrivare, piú forti della tempesta. Anzi volano ala contro ala, imperturbabili, quasi si muovessero sulle rotaie di un binario invisibile. Il loro volo taglia l'aria,

preciso e irresistibile come il diamante sul vetro. Dominiamo la commozione e mettiamo mano alle pistole Very per avvisarli di non scendere. Essi comprendono perfettamente il segnale, fanno un giro sul campo, poi, come se nulla fosse, volteggiano maestosamente verso la lontana isola del Tino, proprio là dove il cielo è piú cupo... Riprendono cosí con la stessa regolarità la strada del ritorno... Altro incubo per coloro che sono rimasti sotto le chiome lacerate dei pini.

Quando, dopo un'ora e mezzo, seppi che tutti indistintamente, nel massimo ordine e con la massima regolarità, avevano ammarato sullo stagno di Orbetello, compresi a quali risultati era giunta la preparazione di sei mesi e mezzo, quanto essa fosse stata proficua, quale garanzia ci desse per il buon esito dell'impresa. Era ciò che io desideravo.

Quanto al *camping*, giudicato da molti una stranezza incompatibile con la mia alta carica, fu levato in poche ore, tre giorni dopo. Non c'è caso nella vita, che non dia occasione alla gente di dire la sua. Chi approva e chi condanna. Perché lasciare i quacqueri in ozio? Il mio *camping* era servito a qualche cosa. Partii da Forte dei Marmi con la speranza di farne qualche altro, in avvenire, al mare o in montagna, e di avere cosí un'altra buona occasione di sbalordire il prossimo, nemico delle mura di tela!

Durante il mese di agosto fu organizzato un secondo esperimento di volo notturno. Il gruppo speciale partí da Orbetello nello splendore di una luna da favola. Ma era detto che tutti gli esperimenti anteriori alla cro-

ciera si dovessero svolgere nelle peggiori condizioni. Non dobbiamo rimproverarne la sorte, la quale ci permise di andare incontro a difficoltà tanto gravi senza sottoporci ad alcuna perdita di uomini o di materiale. La scuola dei forti ha bisogno di lotta. Per quella notte tra Orbetello e Tripoli, sorpassata la prima lusinga di volare sopra una strada d'argento e in un cielo da presepio, i nostri piloti dovettero rassegnarsi ben presto a prendere conoscenza della nuvolaglia piú fastidiosa. Per sei ore consecutive volarono nella piú completa oscurità, sopra le nubi, a una altezza non inferiore ai mille metri.

Quando il primo albore ruppe la foschia verso oriente e permise agli aeronauti di vedere qualche cosa, si accorsero di sorvolare l'isola di Pantelleria. Non vi era stato neppure lo sbaglio di un grado, nella rotta di oltre settecento chilometri, tutta compiuta con la bussola nella piú assoluta oscurità. Arrivati a Tripoli nessuno scese in città all'infuori di Valle e Maddalena.

Il terzo esperimento fu compiuto con la luna di settembre e superò i precedenti per la sua drammaticità. Al volo notturno verso Tripoli non avevo potuto partecipare di persona perché trattenuto da febbri noiose. Ma non rinunciai ai voli di allenamento per conto mio. Mi piaceva partire alla chetichella, dopo le ore di ufficio al Ministero, e correr fuori di città in quelle belle serate estive che allungano nella notte, ai confini dell'orizzonte, gli ultimi resti di uno splendore che non vuol morire e pare aspetti, dall'altra parte del cielo, il richiamo dell'alba imminente. Mi alzavo a volo da Ostia e su

verso le nuvole purpuree! Incomparabili passeggiate vespertine! Dove andavamo? Qualche volta incontro all'arcipelago toscano, qualche volta verso il golfo di Napoli, qualche volta verso la Sardegna. Si facevano cosí quattrocento, seicento chilometri di volo e si finiva per andare a pranzo dopo mezzanotte da qualche parte con una fame indiavolata. Il capitano Cagna, che è una discreta forchetta, non nascondeva nelle ultime ore i suoi languori di stomaco.

Non volli dunque, come ho detto, rinunciare all'esperimento in preparazione per la luna di settembre.

Decollammo poco dopo il tramonto del sole, io e Cagna, da Ostia, verso Orbetello, e restammo col gruppo degli «atlantici» a cena ad attendere la mezzanotte a Porto Ercole, nella vecchia casa di Bettino Ricasoli. La gentile proprietaria, una gentildonna toscana, aveva voluto quella sera ospitare gli aviatori. Restammo fino alla mezzanotte. Ma alle due già tutto il gruppo decollava contemporaneamente dal lago di Orbetello. Anche questa volta la luna agí da quella perfetta fintona che in altri tempi attrasse giustamente i fulmini dell'amico Marinetti. Ci lusingò a partire col piú ebete dei suoi sorrisi e ci piantò in asso a mezza strada.

Un decollo nella notte, contemporaneamente eseguito da nove apparecchi, che stanno l'uno a fianco dell'altro in formazione serrata e hanno l'obbligo di restare vicini durante il volo, fa una certa impressione. A poppa ogni apparecchio ha un piccolo faro luminoso che lo fa rassomigliare a una lucciola gigantesca; di qua e di là,

sulle punte estreme delle ali, verso prua, vi sono due minuscoli fanali di rotta.

Questa era la prima volta che mi accadeva di volare di notte in formazione. Presto mi abituai anche alla nuova forma di navigazione, che aveva come unico punto di riferimento la bussola e i fanalini di rotta degli altri apparecchi. Ma non bisogna credere che la cosa fosse tanto semplice anche per me, che pure avevo già provato nella vita tanti momenti difficili. In aria faceva caldo. Un caldo poco naturale anche per quella notte d'estate. Fiutavamo il vento, guardando avanti e di fianco a noi, con l'aria di chi si attende una brutta sorpresa. Infatti non avevamo ancora sorpassato le Bocche di Bonifacio tra la Sardegna e la Corsica, che il cielo ci si sbarrò davanti nero come la bocca dell'orco. Eran dolori. Di là dalle isole c'investí subito un vento infernale.

Gli apparecchi cominciano a ballare maledettamente. Uno strato di nubi fittissime ci investe, ingoia il cielo, copre la luna, nasconde sotto i nostri occhi il mare. Bisogna tener d'occhio gli strumenti: non si sa a quale quota si navighi. Pure qualche squarcio ogni tanto lo fa tra le nuvole, il vento: ed ecco, in quel ballo di streghe, apparire e poi subito scomparire, sotto di noi, una nave mercantile: ecco piú tardi un cacciatorpediniere: ballano come noi e piú di noi: non riusciamo a vedere se sono italiani o francesi: cavalcano le onde sul piú straordinario taboga che si possa immaginare.

Sono due ore di navigazione veramente perfide. Ma per fortuna le notti sono ancora corte e finalmente sorge il

sole in pieno mare, mentre voliamo tra la Sardegna e le Baleari.

Strano questo effetto d'alba marina. Sorpassato lo strato delle nuvole, c'era ritornata di faccia la luna. La sua luce abbagliante non ci aveva permesso di avvertire l'arrivo del sole: ed ecco che questo è già all'orizzonte. Meno male. È tornato sereno. Adesso c'è intorno a noi una luce falsa, ma di grande effetto: il sole non è ancor riuscito a cacciare dal cielo la luna e insieme entrambi ottengono il risultato di renderci impossibile il calcolo delle distanze. Fino alle Baleari non si incontra una nave: e sí che siamo sulla via che conduce da Marsiglia alle colonie africane. Lasciamo a sinistra, a circa otto miglia, l'isola di Minorca: passiamo al largo di Maiorca. Si svela sotto di noi, sulla sinistra, l'incantevole baia di Pollenza, incoronata di monti selvaggi, dove nel 1928 scendemmo con gli idrovolanti della prima crociera. Poco dopo si intravvede Capo S. Antonio, la terra ferma. Il canale tra le isole e la costa è popolato di piroscafi a vela e a vapore. Bellissime, tutte gonfie di vento, si avanzano due golette, che sembrano uscire da una vecchia stampa. Sono cosí pittoresche che faccio una piccola deviazione per passarci sopra. Finalmente ecco il Mar Menor, lo stagno di Cartagena. Come avevamo prestabilito, gli apparecchi si dispongono adesso in nuova formazione: passano cioè dalla formazione a cuneo ad una costituita da due linee parallele di quattro apparecchi ciascuna in fila indiana dietro l'apparecchio mio che li precede di qualche metro.

Scendiamo brillantemente davanti all'idroscalo di Los Alcazares, accolti con festa dagli ufficiali spagnuoli, no-

stre antiche conoscenze. Faccio rapide visite di dovere alle autorità di Cartagena. Il caldo è soffocante nel tratto di costa tra l'Idroscalo e la città. Sembra un tratto d'Africa. Il Governatore navale di Cartagena fu in Italia nel '24 insieme col Sovrano di Spagna. Era anzi allora Comandante della flotta. Rinnoviamo la conoscenza con grande cordialità. Il Governatore militare, alto, dai baffi grigi, ha un nome italiano: un nome d'altri tempi: Don Procopio Pignatelli. Pare ne sia molto orgoglioso: perché a un mio complimento, risponde autodefinendosi: « la vera espressione *de la latinidad* »: infatti è discendente di italiani, è nato a Parigi ed è di nazionalità spagnuola! Mi accorgo con piacere che è amico dell'Italia: non ha torto: possiede ancora molta terra in Puglia (dove però non è mai stato) e le rendite gli vengono trasmesse in lire rivalutate. Mi dà una curiosa spiegazione del suo concetto sulla gioventú degli aviatori:

— Quelli della mia età sono — dice — arrugginiti e pesanti: per volare bisogna essere piú leggeri...

Evidentemente ci ha presi per dirigibilisti. Del resto con i suoi grandi speroni ribaltati e il fiero gesto della testa, egli incarna il tipo del « general de Caballeria ». È una bella figura decorativa. Io amo la Spagna per il suo colore e le sue intatte caratteristiche.

Queste non mancano a definire una riunione cordialissima della sera all'Idroscalo di Los Alcazares. I nostri camerati iberici non potrebbero essere piú premurosi: ne son venuti anche da lontano.

La notte ripartiamo da Los Alcazares verso Orbetello. Al momento di decollare ci si dice che un apparecchio

perde acqua dalle camicie dei cilindri. Gli diamo due apparecchi di scorta con l'ordine di rientrare insieme qualora la perdita dell'acqua continui. Infatti, dopo pochi minuti di volo, sono ritornati verso Los Alcazares. Siamo ormai in sei e puntiamo decisamente su Capo Tenez sulla costa d'Africa.

Dobbiamo sorvolare la spiaggia dell'Algeria e della Tunisia fino a Biserta per poi puntare sulla Sardegna. Ancora una volta navighiamo in mezzo all'oscurità. Le nubi sono bassissime. Si dura non poca fatica a tenere la formazione. Il buio è completo. Non mi sorride certo l'idea di una nuova notte di burrasca. Pure bisogna procedere e prendere l'avversa sorte con filosofia. Non vedo piú Valle sulla mia sinistra. Il radiotelegrafista non può saper nulla di lui, perché si è messo sul boccaporto degli apparecchi a fare da vedetta: in quella oscurità volando cosí vicini, non è difficile investirsi gli uni con gli altri. All'alba, che ci sorprende sulla baia di Algeri, conto gli apparecchi che volano vicino al mio: manca quello del Capo di Stato Maggiore. Il radiotelegrafista del mio apparecchio chiede invano notizie dello scomparso. La radio di Valle non si fa viva. Monte Moro, la stazione di Genova, non sa nulla: Cartagena non risponde neppure. Preoccupati, dopo avere atteso per mezz'ora, con ampie volute al largo della baia, continuiamo il viaggio lungo la costa. Ormai l'aria è limpida. Senza questa preoccupazione, sarebbe un volo delizioso. C'è una visibilità perfetta: mantenendoci fuori delle acque territoriali si vede benissimo la costa algerina e tunisina. Conto sino a quarantadue vapori sulla rotta che è quella di Suez-Gibilterra. Ma la pena per la scomparsa

dell'apparecchio di Valle, aumenta di ora in ora. Ammariamo a Cagliari: faccio radiotelegrafare ancora alle stazioni di S. Paolo e Monte Moro. Nessuno ha avuto notizia sulla sorte toccata al Capo di Stato Maggiore. La stranezza maggiore è quella di Cartagena, dove la potentissima stazione continua a non rispondere.

Passiamo un pomeriggio orribile.

Alle quattordici ordino che siano riforniti gli apparecchi e che si dispongano tutti a decollare alle diciotto per rifare la rotta di prima e volare in traccia dell'apparecchio perduto. Manca mezz'ora alla partenza ed ecco finalmente, alle cinque e mezzo, la stazione radio di Cartagena si sveglia e veniamo a sapere che dopo quattro ore di deriva un piroscafo greco ha raccolti i nostri compagni e trascina a rimorchio l'apparecchio. Questa prima notizia ci elettrizza. Desideriamo altri particolari. Si apprende cosí che l'apparecchio del Gen. Valle aveva ammarato in pieno mare in burrasca, con un'onda alta parecchi metri e nella piú completa oscurità notturna. Era una grande prova di maestria, che avevano fornito i piloti, e di resistenza, che ci aveva dato il materiale. Il piroscafo greco era passato vicino all'apparecchio per puro caso: quella non era la sua rotta: per fortuna, invece di rifornirsi a Gibilterra, si era rifornito di carbone ad Orano e questa era stata la causa della rotta nuova. Per l'appunto quella notte pilotava la nave il Capitano, perché vi erano state liti a bordo e il timoniere era ferito. Non appena il Capitano aveva visto l'idro italiano, si era accostato e l'aveva preso a rimorchio. Restava da sapere per quale motivo aveva tanto tardato a rispondere proprio

la stazione di Cartagena. Il motivo era semplice. I radiotelegrafisti spagnuoli, già stanchissimi per la fatica della notte precedente passata nell'attenderci, erano andati a letto tutti.

Finalmente rasserenati, alle ventidue della sera, partivamo da Cagliari verso Ostia e Orbetello. Avevamo a bordo con noi due ufficiali spagnuoli. Il Colonnello comandante l'Idroscalo di Los Alcazares aveva fatto molte difficoltà prima di lasciarli partire. Per troncare ogni questione, essi avevano chiesto una licenza e si erano imbarcati a loro... rischio e pericolo. Queste parole avrebbero potuto diventare ricche di significato drammatico, nella notte precedente, in mezzo alla bufera, che avevamo attraversato. L'ultima tappa invece fu dolcissima. Gli spagnuoli poterono anche divertirsi al pilotaggio. Il mare sottostante non poteva essere piú tranquillo. Bello lo spettacolo delle nubi sfioccate sotto la luna, a valloncelli morbidi, in fondo ai quali era il liquido azzurro: una specie di paesaggio siderale. Verso l'una, eravamo sul bacino del Tevere ad Ostia. Con un razzo Maddalena illuminò l'acqua bionda del fiume di fronte all'Idroscalo ed io e Cagna ammarammo. Gli altri «atlantici» proseguirono tutti per Orbetello, dove il Generale Valle arrivò dopo due giorni, con i tre apparecchi che erano rimasti a Los Alcazares.

Risultato: questo esperimento ci diede la conferma positiva e definitiva della perfetta preparazione del personale a superare la prova. Era probabile che incontrassimo sull'Atlantico un tempo uguale: era difficile che ne avessimo trovato uno peggiore. Aggiungo che tutti questi voli di

preparazione e di allenamento, venivano fatti su vecchi apparecchi forniti di vecchissimi motori, ciascuno dei quali aveva al suo attivo qualche centinaio di ore di volo. Con il materiale nuovo della crociera, un incidente come quello capitato al Generale Valle, non sarebbe forse avvenuto.

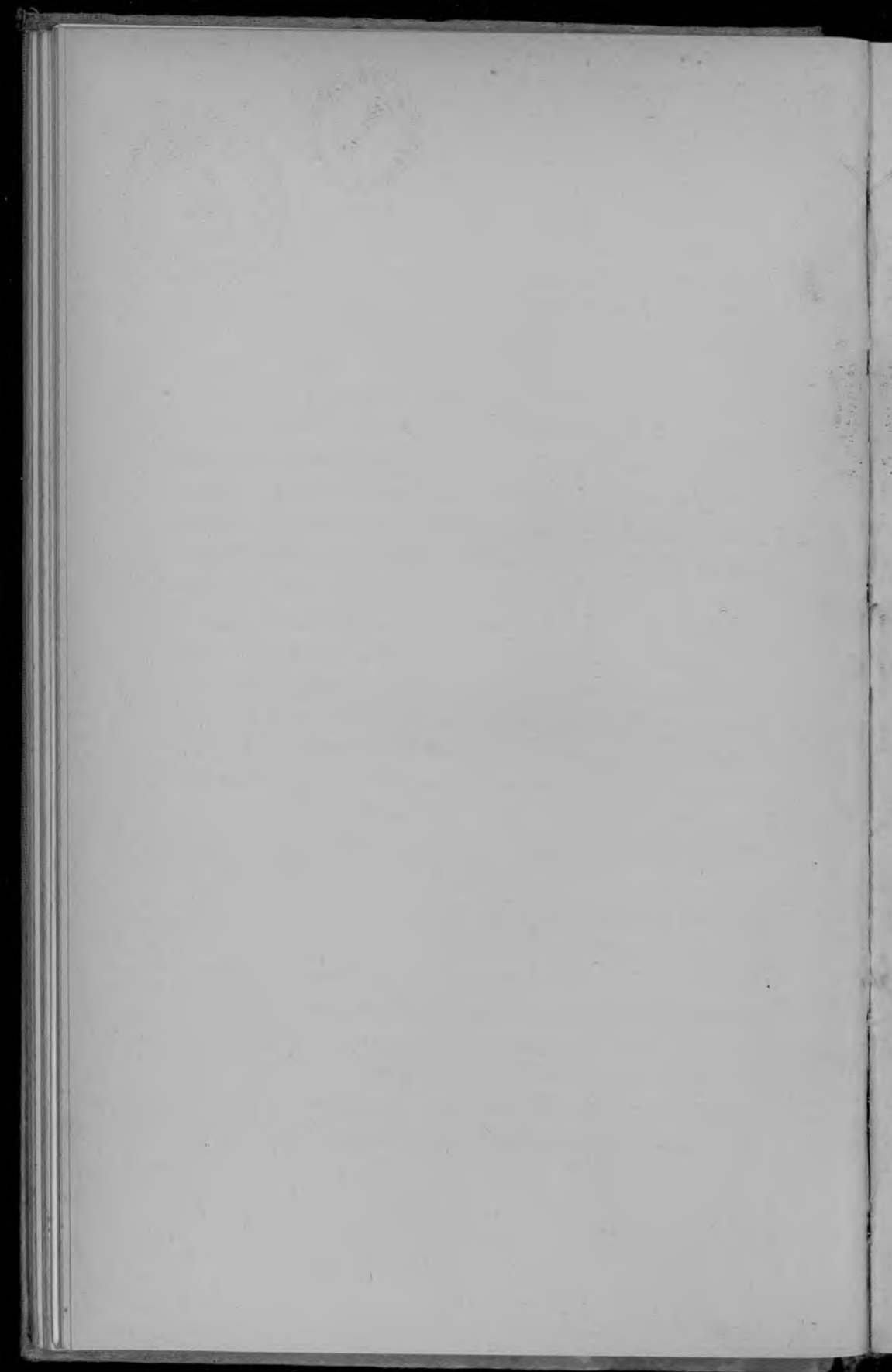
Per tutto il mese di ottobre continuai a tenere i contatti con la scuola di Orbetello. Rividi Maddalena pienamente sicuro, mi resi conto della minuziosa preparazione del personale e della efficenza del materiale. La partenza poteva quindi aver luogo il quindici novembre. La data sarebbe stata spostata di qualche giorno, solo in caso di tempo « proibitivo ».

È pronto ormai a partire il gruppo delle potenti navi da guerra velocissime che ci faranno la scorta. Pronto il piroscafo « Aosta », una goletta che porta benzina a Natal, e l'altra nave, l'« Alice », di proprietà della Società Anonima Navigazione Aerea (SANA), destinata alla preparazione delle basi sulle coste d'Africa, non aspetta che l'ordine di salpare.

Ma... c'è un *ma* assolutamente imprevisto: ed è la rivoluzione brasiliana.

Port Natal è occupato dai ribelli, mentre Rio è ancora in possesso del governo federale. Da tutte le regioni del Brasile giungono notizie catastrofiche.

Quel che è peggio, le notizie sono anche contraddittorie. Fermiamo i piroscafi già in procinto di prendere la via dell'Atlantico, e rinviamo la crociera di un mese. Invece del quindici novembre sarà presa come data utile il quindici dicembre. Speravamo di far Natale sulla via del ri-

torno, invece lo faremo volando (vorremmo essere la vigilia di Natale a Bolama). Non importa: resteremo trenta giorni di piú per fare qualche altra prova generale e perfezionare la preparazione degli equipaggi. La luna di gennaio non mancherà di esserci propizia.

Capitolo III

UOMINI E MACCHINE

La crociera avrà inizio ad Orbetello.

Facciamo assieme ai lettori una visita al nido delle aquile prima che esse spicchino il volo. Ne avremo insieme un ricordo indelebile. Gli italiani credono forse ancora che i grandi raids siano frutto di una piú o meno audace improvvisazione e che la dea Fortuna voli sull'unica ruota, con una benda bianca sugli occhi, come ai tempi del mito, davanti agli stormi vittoriosi. No. La benda è caduta da un pezzo dalla fronte della capricciosa giovinetta: e se per sua virtú resta ancora un certo margine di imprevisto alle imprese degli uomini, questo margine tende a restringersi di giorno in giorno. Già nelle crociere precedenti il calcolo delle probabilità era largamente a nostro favore. Per la crociera atlantica esso si è fatto anche piú propizio. A rendercene convinti basterà dare uno sguardo breve ai particolari tecnici dell'impresa.

Tranquillizzo subito i miei lettori. Scorrendo questo capitolo non si annoieranno. La materia è di alto interesse anche per un profano. La nostra moderna sensibilità ci induce ormai a scoprire maggiori elementi di bellezza e di grazia in una macchina che in un modello di statua greca. Qui sono pienamente d'accordo con Marinetti. Basta un

primo sguardo all'*S. 55*, sia che volteggi in aria come un candido airone, ad ali spiegate, con la sua leggerezza quasi diafana sotto il bacio del sole, sia che dondoli a fior di acqua, sugli scafi gemelli, come un uccello acquatico appena posato da un lungo viaggio e ancora librato a mezz'aria nel fremito del volo. Nulla è piú bello nel significato classico della parola, del profilo che esso ci mostra nella linea dolcemente ascendente delle sue delicate nervature, dagli agili scafi alle ali affusolate, col possente motore issato in alto come una testa d'aquila in agguato.

Visitiamo dunque questi apparecchi. Noi già li conosciamo da lungo tempo. È forse il piú popolare idrovolante del mondo. Ha una storia gloriosa. Che novità vi hanno portato oggi i costruttori? Soltanto qualche piccola trasformazione. Sullo scafo i costruttori si sono limitati a qualche ritocco, affinché l'apparecchio decolli piú facilmente. A poppa lo scafo termina ora a punta, in uno sperone ricurvo, che è destinato ad affondarsi nell'acqua come il vomere d'un aratro, mentre prima finiva in una coda piatta a becco d'anitra. Altre modificazioni serviranno a sistemare meglio il carburante e a rendere il fondo piú resistente nella corsa sull'acqua. Lo sperone terminale degli scafi avrà importanza soprattutto nell'ammaraggio; esso servirà sia come freno, sia come elemento di equilibrio.

Anche al castello dei motori è stata apportata qualche minuscola innovazione. Del tutto nuova è la sistemazione della cabina di comando, che è diventata una vera e propria *limousine*. Essa è unica, comoda, spaziosa ed ermeticamente chiusa a vetri, per proteggere i piloti

dalle intemperie. Gli strumenti di precisione sono stati disposti sul cruscotto in modo da renderli contemporaneamente tutti visibili; i due seggiolini dei piloti, piú bassi e piú lunghi, si prestano al riposo alterno. Il completo isolamento della cabina di comando permetterebbe ai piloti di fumare. Nell'apparecchio di Maddalena, divoratore di sigarette (io ho quasi smesso il viziaccio!), vi è un accendisigaro elettrico e un portacenere ad acqua. Il sistema di illuminazione elettrica è agevole e piú che sufficiente per tutte le operazioni di bordo: comunque tutti i quadranti del cruscotto sono radionizzati e offrono in permanenza durante la notte una bella luce azzurrina. Le istallazioni del radiotelegrafista sono sulla prua dello scafo sinistro: a destra starà di solito il motorista.

Il carburante è disposto in quattordici serbatoi affiancati nella parte centrale di ciascuno scafo: sei di essi hanno la capacità di 630 litri e gli altri otto di 205 litri. L'apparecchio a pieno carico porta dunque cinquemilaquattrocentoventi litri di carburante. Questo, composto di benzina e benzolo, pesa chilogrammi 0,750 ogni litro: complessivamente quindi vi saranno a bordo quattromilasessanta chilogrammi di carburante. I serbatoi comunicano tra di loro attraverso il ponte che collega i due scafi. Qui vi è un serbatoio collettore, da cui la miscela viene aspirata con quattro pompe azionate dai motori (in numero di due per ogni motore). Con questo sistema si è perfettamente tranquilli sulla immissione del carburante nei motori e sul livello costante del carburante nei due scafi. Ad ogni modo, tra i vari serbatoi

resta tanto spazio da permettere al motorista una continua vigilanza.

Sul castello, fra i due motori, è collocato il serbatoio per l'olio: un altro è disposto nell'interno dell'ala: quest'ultimo immette l'olio, per mezzo di una pompa a mano, nel primo, dal quale i motori lo aspirano meccanicamente.

Quantunque le modifiche apportate all'apparecchio atlantico non siano state poche, tuttavia le « caratteristiche d'ingombro » restano le stesse dell'apparecchio normale *S. 55:* apertura massima metri 24, lunghezza metri 16, altezza metri 5, profondità massima dell'ala m. 5,10, superficie portante metri quadrati 93. Invece è notevolmente aumentato il peso dell'apparecchio a pieno carico, che è di circa diecimila chilogrammi. Il peso lordo dell'apparecchio, senza il carburante, senza l'equipaggio e le scorte varie, è di circa cinquemila chilogrammi.

Qualche parola sul motore. Esso uscí, come ho detto, dalle officine « Fiat » verso la metà del 1927 e serví al raid Ferrarin-Del Prete e al record di Maddalena. Il *Fiat A. 22 R.* è di dodici cilindri raffreddati ad acqua e disposti su due file convergenti ad angolo di sessanta gradi. I cilindri hanno un diametro di centotrentacinque millimetri: la corsa è di centosessanta millimetri: la cilindrata di $cm.^3$ ventisettemilanovecentoventi: il rapporto di compressione di 5,5. La potenza è di 560 H. P. a 1950 giri al minuto e a 1260 dell'elica: esso può sviluppare però la potenza massima di 600 H. P. a 2100 giri del motore e 1360 dell'elica. Quest'ultima particolarità

è dovuta all'introduzione del riduttore. Questo è ad ingranaggi cilindrici, a denti dritti, con ammortizzatore elastico e a frizione. Il riduttore permette, come è noto, di diminuire i giri dell'elica rispetto a quelli dell'albero motore, per cui il motore può viaggiare al massimo della sua potenza senza subire il tormento del moto troppo vorticoso dell'elica; e questa può sollevare e spingere l'apparecchio quando il motore è messo a tutto regime senza il pericolo di deformarsi. Il rapporto tra il motore e l'elica è circa da uno a due. L'importanza di un'elica a passo più forte con un numero minore di giri, permette di sfruttare il motore soprattutto alla partenza. Il riduttore era indispensabile per sollevare un carico cosí pesante sopra una superficie marina, la cui resistenza al decollo è ben nota. Non che il riduttore sia una novità. Esso esisteva già al tempo della guerra. Gli inglesi ne hanno fatto un'esperienza di anni e i francesi lo avevano collocato fin dal '18 e '19 sul *Farman*. La «Fraschini» lavorava da un decennio in riduttori. Ciò non toglie che l'applicazione di esso sul *Fiat* rappresenti una delle piú pratiche risorse meccaniche e ci permetta di considerare la Crociera Atlantica da un punto di vista nuovo.

Il peso completo del motore col mozzo d'elica, il dispositivo d'avviamento e il comando degli organi accessori, raggiunge i 517 chilogrammi. È peso minimo rispetto alla sua potenza. Si è arrivati a questo risultato con una intelligente e laboriosa selezione del materiale. Il basamento del motore è in alluminio; i cilindri sono di acciaio con camicie d'acqua di lamiera saldate e sono

collegati superiormente dalle scatole della distribuzione: questa è a valvole doppie, valvole in testa, con alberi distributori, uno di aspirazione e uno di scarico su ogni fila di cilindri. Gli stantuffi sono di alluminio con due anelli di tenuta, uno dei quali raschia olio in alto e l'altro in basso. L'albero motore è su sette supporti lisci, con cruscotto anteriore a rulli. La lubrificazione vien fatta con pompe ad ingranaggi, uno di andata e due di recupero. L'alimentazione è regolata da una pompa a stantuffi. L'accensione è doppia e indipendente: due candele per ogni cilindro, due magneti Marelli M. F. 12. L'influenza elettrica esterna, e soprattutto quella molto pericolosa della stazione radio di bordo, non possono disturbare l'accensione del motore perché sia i magneti, sia i cavi, sono completamente schermati.

Il raffreddamento ad acqua è regolato da una pompa centrifuga. L'avviamento avviene ad aria compressa carburata e per mezzo di un magnetino di avviamento ad accensione doppia e indipendente.

Ho detto che le macchine hanno una loro suggestiva bellezza. Il *Fiat* dell'apparecchio atlantico, issato sul castello motore, con le sue bocche di scarico da cui escono lingue di fuoco, le sue teste brunite alternativamente mosse in un palpito molteplice, col suo rombo regolare e potente, è veramente bellissimo. Solo chi sa che cosa vuol dire il motore nella vita avventurosa dei cavalieri del cielo, può comprendere lo sguardo d'amore e di orgoglio con cui i piloti atlantici accarezzavano, nelle settimane precedenti la crociera, il loro motore, argenteo-nero cuore della macchina armoniosamente

pulsante nell'attimo del decollo sulle loro teste. Forse, cosí un tempo, gli audaci paladini esaltati dalla leggenda e cantati dai poeti, miravano il bel destriero dalla fulva criniera, compartecipe dei rischi e della gloria delle imprese imminenti.

Un oggetto di meraviglia per i profani sarebbe stato senza dubbio il cruscotto, sul quale erano allineati gli strumenti di precisione e i loro quadranti. Quanti strumenti delicati, sensibili capolavori di ingegnosità e di pazienza! Ogni apparecchio possiede: due contagiri, due manometri per l'olio, due manometri per la benzina, quattro aerotermometri, due per l'olio e due per l'acqua, un orologio, oltre ai cronometri per i calcoli di navigazione: due sbandometri o indicatori di virata, per indicare l'inclinazione dell'apparecchio sull'asse trasversale: due inclinometri per l'inclinazione sull'asse longitudinale: un indicatore del livello di benzina: un comando a *bowden* delle persiane per aumentare o diminuire la superficie di raffreddamento dei radiatori. Tutti strumenti installati sul cruscotto. Ma non erano i soli né i piú importanti.

Il concetto fondamentale della organizzazione tecnica era stato, fin dal principio, che ogni apparecchio si dovesse considerare come un piccolo bastimento destinato a navigare, con le regole marine, per aria, invece che sull'acqua, e con le ali invece che con l'elica. Tutto ciò, quindi, che aveva attinenza con l'attrezzatura marinaresca e nautica, fu curato in modo particolare. Al pilota della crociera atlantica non doveva far difetto qualsiasi mezzo fosse ritenuto idoneo, non soltanto durante una

eventuale permanenza in mare dell'apparecchio (àncora galleggiante per opporsi alla deriva, gaffe, ramponi, ormeggi ecc.). ma anche, e soprattutto, l'indispensabile per il comando dell'apparecchio in volo, secondo le norme della navigazione astronomica. Infatti l'attrezzatura nautica dell'*S. 55* atlantico permette ai navigatori di compiere sopra un leggero tavolinetto, situato a prua dello scafo sinistro, tutti i calcoli e il carteggio necessario alla navigazione: portolani, rapportatori, squadre, compassi e parallele, quaderno delle effemeridi, regoli, cronometri, sestante e bussola.

Mai, forse, prima della crociera atlantica, era stata data tanta importanza alla navigazione astronomica. Questa volta, gli equipaggi la sapevano piú lunga dei marinai: ogni apparecchio doveva regolare la rotta coi suoi strumenti, conoscere esattamente l'uso razionale della bussola e del sestante. Le due bussole installate su ogni apparecchio erano del tipo Smith. Oltre alle proprietà magnetiche, la bussola Smith possiede un sistema di sospensione che la rende indipendente da qualsiasi vibrazione dell'apparecchio. Quanto al sestante esso serve, come è noto, a misurare l'altezza dall'orizzonte dell'astro osservato, ossia determina l'angolo, sotto il quale si vedono dall'osservatore l'astro e l'orizzonte. La misurazione del triangolo sferico poteva esser fatta dai nostri piloti in pochi secondi, per mezzo di un sestante e di un regolo che agiva meccanicamente con estrema semplicità, grazie alle tabelle di Simeon. Ma quanta benzina sarebbe occorsa per ogni apparecchio? Ecco una domanda che ci eravamo posti parecchie volte.

Il consumo previsto per la crociera era di circa 190 chilogrammi per ogni ora di volo, con i motori a 1800 giri, alla velocità media di 165 chilometri all'ora. Ogni apparecchio avrebbe dovuto consumare quindi chilogrammi 1,160 di benzina al chilometro. Questi risultati, verso la fine di novembre, si potevano ritenere ormai definitivamente acquisiti da una esperienza perfetta.

Gli esperimenti erano stati compiuti in Italia dove la temperatura è quasi costante e la densità atmosferica è tale da consentire facilmente i decollaggi a pieno carico. L'apparecchio, come ho detto, fu provato però anche a Bolama, cosicché i nostri calcoli, alla vigilia della crociera ci davano la garanzia di una autonomia di 3.500 chilometri, superiore quindi di 500 chilometri al percorso della piú lunga tappa: la transvolata atlantica. Per regolare la velocità e impedire le deviazioni di rotta, agli strumenti già descritti, fu aggiunto un derivometro, ossia uno strumento con cui è possibile calcolare approssimativamente la deriva, cioè gli spostamenti sulla rotta dovuta alle correnti aeree e ai turbamenti atmosferici. Ogni apparecchio poi ebbe due indicatori di velocità: uno per ogni pilota. Con la conoscenza della velocità propria e con la misura della deriva si sarebbe ottenuta la velocità effettiva dell' apparecchio rispetto alla superficie terrestre, ossia il calcolo dei chilometri percorsi, in base alle ore di volo effettuate.

Speciale cura fu data alla stazione radio. Essa fu oggetto di un intenso studio. La radio degli apparecchi atlantici era a onda corta e a onda lunga; permetteva la trasmissione e la ricezione della radiotelegrafia e della

radiotelefonia oltre all'uso della radiogoniometria. Poteva far comunicare gli apparecchi tra di loro, mettere in relazione gli apparecchi con le navi da guerra; e infine collegare direttamente gli apparecchi con le basi costiere. Tutti questi esperimenti erano stati fatti fino dal dicembre del 1929 allorché il Capitano Cagna poté comunicare da Bolama con Roma. La stazione dell'idrovolante aveva tre sistemi di aereo: uno in alto fra l'ala e i timoni, uno in basso sotto lo scafo, e infine un altro disteso entro l'ala. Ogni pilota aveva dovuto fare un corso speciale di radiotelegrafia: i 14 radiotelegrafisti erano stati scelti in mezzo a 150 candidati, inviati per esperimenti ed esami ad Orbetello.

Oltre alla stazione radio, a bordo di ogni apparecchio era stata installata una lampada Donath con la quale si potevano fare segnalazioni luminose con l'alfabeto Morse tra apparecchio e apparecchio durante la notte, per diminuire il numero delle segnalazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche. Per mezzo della radio ogni apparecchio avrebbe ricevuto gli ordini dal proprio comandante di squadriglia e, dalle navi, le informazioni sulle condizioni atmosferiche che si sarebbero verificate lungo la rotta.

Per gli eventuali ammaraggi durante le ore della notte era stato adottato uno speciale razzo a paracadute che poteva essere lanciato dall'apparecchio con una manetta posta a fianco del pilota. Il razzo fa una larga luce in basso e poiché mentre cade si consuma e diminuisce di peso, può restare in aria fino a tre minuti e mezzo, trattenuto dall'apposito paracadute. Ciò permette al-

l'apparecchio di discendere a luce quasi solare in qualsiasi momento della traversata.

L'uso dei razzi a paracadute era previsto soltanto nei casi di ammaraggio forzato, perché il decollo notturno da Bolama sarebbe stato compiuto alla luce lunare. A Orbetello era stato sperimentato durante il periodo della preparazione un altro sistema di illuminazione: cioè il sentiero luminoso. Sia per il decollaggio sia per l'ammaraggio durante la notte, erano stati disposti sul lago, in lunga fila, molti gavitelli galleggianti, dipinti di bianco. Un riflettore illuminava a fior d'acqua la linea dei gavitelli, precisamente come i fari di una automobile illuminano i paletti bianchi messi ai margini di una strada. L'apparecchio, decollando e ammarando, aveva davanti a sé, nitidamente segnata, la strada da percorrere.

Ed ora ecco i nomi degli equipaggi definitivamente prescelti per la crociera:

SQUADRIGLIA NERA

APPARECCHIO «IBALB»

S. E. Gen.	BALBO ITALO
Cap. Pil.	CAGNA STEFANO
Ten. R. T.	VENTURINI GASTONE
S. Ten. Mot.	CAPPANNINI GINO

APPARECCHIO «IVALL»

S. E. Gen.	VALLE GIUSEPPE
Cap. Pil.	BISEO ATTILIO
Serg. Mot.	GADDA ERMINIO
M.llo R. T.	CARRASCON ANTONIO

APPARECCHIO « IMADD »

Ten. Col.	MADDALENA Umberto
Ten. Pil.	CECCONI Fausto
S. Ten. Mot.	DAMONTE Giuseppe
Serg. R. T.	BERNAZZANI Cesare

SQUADRIGLIA BIANCA

APPARECCHIO « IAGNE »

Cap. Pil.	AGNESI Alfredo
Ten. »	NAPOLI Silvio
Serg. Mot.	GASPARRI Ostilio
I° Av. R. T.	VIRGILIO Giuseppe

APPARECCHIO « IDRAG »

Cap. Pil.	DRAGHELLI Emilio
Ten. »	LEONE Leonello
Serg. Magg. Mot.	BIANCHI Bruno
I° Av. R. T.	GIORGELLI Carlo

APPARECCHIO « IBOER »

Cap. Pil.	BOER Luigi
Ten. »	BARBICINTI Danilo
Serg. Mot.	NENSI Felice
Serg. Magg. R. T.	IMBASTARI Ercole

APPARECCHIO « ITEUC »

Ten. Pil.	TEUCCI Giuseppe
» »	QUESTA Luigi
Serg. Magg. Mot.	ZANA Armando
I° Av. R. T.	BERTI Giuseppe

SQUADRIGLIA ROSSA

Apparecchio « IMARI »

Cap. Pil.	MARINI Giuseppe
» »	MIGLIA Alessandro
M.llo Mot.	BERALDI Salvatore
Serg. R. T.	GIULINI Davide

Apparecchio « IDONA »

Cap. Pil.	DONADELLI Renato
Ten. »	RATTI Pietro
Serg. Mot.	PERINI Raffaele
» R. T.	GREGORI Ubaldo

Apparecchio « IRECA »

Cap. Pil.	RECAGNO Enea
Ten. »	ABBRIATA Renato
Serg. Mot.	FOIS Luigi
» R. T.	MANCINI Francesco

Apparecchio « IBAIS »

Cap. Pil.	BAISTROCCHI Ugo
Ten. »	GALLO Luigi
I° Av. Mot.	GIROTTO Amedeo
Serg. R. T.	FRANCIOLI Francesco

SQUADRIGLIA VERDE

Apparecchio « ILONG »

Magg. Pil.	LONGO Ulisse
Cap. »	BONINI Guido
Ten. Mot.	CAMPANELLI Ernesto
M.llo R. T.	PIFFERI Mario

Apparecchio « ICALO »

Ten. Pil.	CALÒ CARDUCCI Jacopo
Serg. »	MORETTI Ireneo
» Mot.	ROMIN Augusto
I° Av. R. T.	MASCIOLI Tito

Apparecchio « IDINI »	
Ten. Pil.	CANNISTRACCI Letterio
» »	VERCELLONI Alessandro
Serg. Magg. Mot.	MAUGERI Vittorio
Av. Sc. R. T.	SIMONETTI Augusto

Le quattro squadriglie erano distinte dal colore nero, che è quello dei gagliardetti fascisti, e dal bianco, rosso, e verde, che formano la bandiera italiana. Ogni apparecchio portava nella parte superiore dell'ala una striscia col colore della propria squadriglia.

Nella formazione degli equipaggi fu lasciata al primo pilota una certa libertà nella scelta del compagno. Prevalse il criterio dell'affiatamento assoluto tra le persone destinate ad affrontare il medesimo rischio. Cosí io portavo con me il mio Aiutante Capitano Cagna ed il Tenente Venturini, radiotelegrafista: entrambi, negli anni passati, avevano sorvolato sul mio apparecchio i cieli del Mediterraneo occidentale e orientale: in piú vi era il sottotenente motorista Gino Cappannini noto in Italia per le sue precedenti imprese aviatorie.

Il Generale Valle aveva scelto, quale secondo, il suo stesso aiutante di volo, Capitano Biseo. Il Comandante Maddalena mantenne come secondo pilota il Tenente Fausto Cecconi, che era stato suo compagno durante il record in circuito chiuso. Il Maggiore Longo aveva con sé la sua vecchia conoscenza Capitano Bonino, in qualità di secondo pilota e come motorista il Tenente Campanelli, che si poteva già ritenere veterano delle traversate sugli oceani.

Insomma i quattro uomini di ciascun apparecchio

avrebbero formato un'anima sola. Questo sistema ci garantiva il maggior accordo morale: elemento che io mettevo tra le prime garanzie del successo. Nel tratto da Orbetello a Bolama tra il personale di volo vi sarebbe stato anche un montatore. Quest'ultimo non avrebbe fatto la traversata atlantica, per farci risparmiare sul peso: ma alla vigilia della tappa più lunga, sulla costa d'Africa, avrebbe dato all'apparecchio l'ultimo colpo d'occhio per metterlo definitivamente a punto.

Il percorso totale dall'Italia a Rio de Janeiro era calcolato in 10.400 chilometri circa e doveva compiersi in sette tappe:

Orbetello-Cartagena . . .	km.	1200
Cartagena-Kenitra . . .	»	700
Kenitra-Villa Cisneros . .	»	1600
Villa Cisneros-Bolama . .	»	1500
Bolama-P. Natal	»	3000
P. Natal-Bahia	»	1000
Bahia-Rio Janeiro . . .	»	1400

Altro dato importante. In questa crociera si è verificato un affiatamento che si può dire assoluto e completo tra l'Aeronautica e la Marina. Che un certo malsano spirito di corpo avesse messo un po' di malumore antecedentemente fra le due Armate, è naturale. L'Aeronautica ha usurpato molti compiti che spettavano da secoli alla Marina; le ha portato via molti uomini; finalmente ha realizzato la propria autonomia e si è presentata come una forza disposta ad entrare con la Marina in una nobile e fiera emulazione. Ma in vista di una grande impresa, cui è affidato il prestigio della

Nazione, la Marina non ha esitato a mettere a nostra disposizione uomini e materiali, nonché otto tra le sue navi più moderne e più veloci. Erano - e sono - le ultime creazioni della mirabile ingegneria navale italiana: navi capaci di sviluppare una velocità di quaranta nodi all'ora. Partite dalle proprie basi verso la metà di novembre, furono le nostre sorelle, il segno della patria che vigilava sulla nostra sorte. La Squadra Navale era agli ordini dell'Ammiraglio Bucci. Le sue unità portavano il nome di grandi navigatori italiani: «Pancaldo» - «Da Recco» - «Da Noli» - «Malocello» - «Vivaldi» - «Pessagno» - «Usodimare» - «Tarigo».

Verso la fine di ottobre Giuriati fu nominato Segretario del Partito.

Chi è Giuriati? Il soldato, il patriota, il fascista che tutti sanno: quello che, forse, non si conosce abbastanza è il Giuriati aviatore. La sua passione per il volo è congenita, si può dire, all'Aviazione stessa. Ha un nipote, ex aviatore di guerra, ora dirigente di una delle migliori Società aeronautiche civili. Quando Giuriati era Ministro dei Lavori Pubblici, avevamo insieme studiato la mascheratura dei bacini idrici, contro un eventuale attacco di aeroplani. I tecnici ci consigliavano come ottimo il sistema dei gas fumogeni. Io ero da poco tempo pilota. Giuriati venne con me su un piccolo apparecchio da turismo, che era allora il mio cavallo di battaglia, ad osservare l'effetto delle nubi di fumo sui bacini idrici dell'Italia Centrale. Naturalmente le nubi, che erano state create dai chimici per nasconderli, servirono invece a noi per identificarli subito. Il volo, in mezzo al fumo,

su quell'apparecchio condotto da un principiante, avrebbe forse sgomentato un altro, non Giuriati che prese l'avventura con straordinaria tranquillità. L'anno dopo partimmo su un idrovolante piú potente, per visitare insieme il Bacino del Tirso in Sardegna. Volle la sorte che anche questo volo fosse assai movimentato. Credo, anzi, che quella sia stata la peggiore navigazione aerea della mia vita. Sul Tirreno imperversava una bufera infernale: ma il capriccio del mare era nulla, in confronto al tempo che trovammo sulla costa occidentale dell'isola. Arrivato nei pressi del Monte Timidone (ecco un nome che ricorderò per un pezzo!) un vuoto d'aria improvviso mi «soffiò» da due o trecento metri sino a due o tre metri da terra. Fu una specie di improvvisa e fulminea calata in un pozzo. Il mio motore e le mie ali non potevano piú opporre resistenza alcuna. Fortunatamente, a pochi metri da terra, quando già mi ero visto perso, una fascia d'aria mi ricondusse alla vita. Anche quella volta si facevano sbarramenti con fumogeni, e io, che non avevo carte dell'isola, e volavo con una carta marittima dove sono disegnati i profili delle coste, mi accorsi della direzione del Tirso osservando le nuvolette artificiali che, all'orizzonte, si distinguono benissimo da quelle naturali. Bel modo di mascherare i bacini idrici! Le discussioni sull'argomento non sono ancora finite e chissà quanto dureranno. Per Giuriati e per me la questione era però risolta. Dopo pochi giorni dacché Giuriati fu nominato Segretario del Partito, mentre mi trovavo in letto indisposto, venne a trovarmi, e naturalmente, il discorso cadde subito sopra

l'imminente crociera atlantica. Giuriati manifestò il desiderio di portare il saluto del Partito ai giovani valorosi che si allenavano all'idroscalo di Orbetello. Non mi parve vero. Pochi giorni dopo, alle otto del mattino, salpavamo in idrovolante verso Monte Argentario. La stagione non ci fu del tutto benigna, ma non emulò quella del viaggio in Sardegna. Avevo piazzato Giuriati sulla prua dello scafo di sinistra, in un apposito boccaporto, fatto per il Duce, che non ama volare in cabina chiusa. Ballammo un poco durante il percorso: io ho un ricordo vivo, soprattutto della fredda tramontana che ci tagliava la faccia. Scendemmo all'Idroscalo di Orbetello ricevuti, sul molo, da Valle, da Maddalena e da Longo.

Sul grande spiazzo prospiciente gli hangars erano riuniti gli atlantici. Potei ad uno ad uno presentarli a Giuriati. Maddalena era una sua vecchia conoscenza.

Ecco il Tenente Colonnello Biondi, espertissimo di tecnica aeronautica, ufficiale del Genio, zelante e consapevole delle sue responsabilità. Sarebbe un uomo perfetto se, all'indomani di qualche impresa o raid, non scrivesse relazioni troppo lunghe. Dopo il record di Maddalena, presentò al povero Ministro dell'Aria, fra parentesi orgogliosissimo di un Ufficiale tanto studioso e preciso, ben quattrocento pagine di rapporto, dattilografate e con relativi grafici. Giuriati ride e passa oltre.

Gli presento il Maggiore Longo che, per amor della Crociera, ha cambiato Madrid con Orbetello. Se qualcuno lo desidera, il Comandante Longo « habla español » meglio di un castigliano. È giovane e simpatico: è uno sca-

polo con i capelli grigi. Forse per il troppo lavoro che gli diè l'Ufficio in Spagna gli si sono incipriati i capelli...

Ed ecco un bel tipo di ligure, un «zeneise» taurino, marinaio e navigatore appassionato, il Capitano Baldini. Fu al Nord col *Marina 2* per le ricerche di Amundsen e di Guilbaud e guadagnò la medaglia al valore aeronautico, insieme con Maddalena (che ne ha due) e con Cagna. Due anni fa, era stato distaccato dal Ministero dell'Aeronautica presso l'Istituto Idrografico di Genova. Stretta di mano, largo sorriso cordiale di Giuriati.

È la volta del Capitano Recagno. Questo pilota, bravo e giovanissimo, fino a poco tempo fa mi ha amato poco, perché ho bocciato due volte la sua domanda di matrimonio. Recagno al ricordo si fa tutto rosso, ma ride di gusto. Anzi mi dichiara che è felicissimo di essere scapolo. Evidentemente la stazione climatica di Orbetello è fatta apposta per la cura intensiva delle passioncelle d'amore.

Ugo Baistrocchi, che adesso presento a Giuriati, è nipote del Generale: magro, lungo, è stato ad accompagnare in volo Gasperini a Massaua e in seguito a questa bella impresa, è diventato Cavaliere della Stella d'Italia. Ne porta il nastrino sulla divisa, nastrino che non è ben chiaro ai profani, sicché chi lo porta deve spiegarne continuamente l'origine. Il Capitano Biseo e il Capitano Boer sono due aviatori valorosissimi. Conoscono a perfezione le rotte marine: gente solida, da fidarsene completamente. Ecco il Tenente Calò Carducci: anch'egli ha una medaglia d'argento al valore aeronautico. Racconto la sua impresa a Giuriati. Calò

Carducci è rimasto per quattro giorni in panne, in mezzo al Mediterraneo, senza mangiare e senza bere, durante un volo a Tripoli, dove doveva scortare Lady Heat. Per quattro giorni e per quattro notti, il nostro pilota lottò per tenere l'apparecchio con la prua al mare: e, poiché il motorista dava segni di squilibrio e minacciava di uccidersi, lo prese e lo legò in fondo all'apparecchio e resistette da solo, finché il vento furibondo non li buttò verso la costa d'Africa dove furono scorti e messi in salvo.

Ecco un altro bel tipo. Il Tenente Questa è un grande pilota e come tale lo esalto davanti al Segretario del Partito: ma non posso perdonargli l'incidente di Calshot. Alla vigilia della Schneider occorreva un pezzo di ricambio: fu telefonato in Italia ed il pezzo arrivò, con un viaggio di un giorno sopra un *S. 55* che aveva con disinvoltura valicato il Tirreno, la Francia e la Manica: quell'apparecchio era guidato dal Tenente Questa. Giunse a Calshot, mentre era in aria il *Supermarine*. Gli inglesi che eran col naso all'insú fissi al loro apparecchio-prodigio, lo piantarono subito in asso per fissarsi sull'idro italiano: questo entrava maestosamente nel cielo dell'Idroscalo. Il Tenente Questa non poteva avere un pubblico piú scelto: non so bene perché, ammarò da vero sciagurato, facendo fare all'apparecchio una «piastrella» di due metri. A dir vero, sono disposto a perdonarlo ora, alla vigilia di un'impresa di fronte alla quale le piastrelle di Calshot scompaiono nella notte dei tempi.

È la volta del Tenente Barbicinti il quale non è affatto cinto da barba: anzi ha un viso infantile e sorridente degno di figurare sulle *réclames* del ciocco-

lato svizzero: all'Idroscalo lo chiamano la « signorina » e a lui, per designazione unanime, è dato l'incarico di servire il the agli invitati ogni volta che questi arrivino. Il giovane ganimede sa essere però, quando occorra, un aquilotto, esperto dei viaggi piú avventurosi sul mare e sulla terra. Ahimè il destino è in agguato...

Gallo, insieme a Barbicinti a Bonino a Cagna e a Biseo, sono i leoncelli dell'Idroscalo di Vigna di Valle. Gallo ha sposato da poco una gentile signora americana: ha un delizioso pargolo e, fino a qualche mese fa, era impossibile vederlo in giro da solo: ora è ritornato scapolo: la passione dell'ala fa fare questo e altro! Racconto a Giuriati un episodietto della Scuola di Orbetello: nei primi mesi della clausura degli « atlantici » la moglie di un ufficiale tempestava di telefonate per avere il permesso di visitare il marito, che, come tutti gli altri, aveva accettata la regola della « domenica di quindicina ». Visto vano ogni altro tentativo, la buona signora si rivolse per telefono al Capo di Stato Maggiore implorando che fosse concesso al marito di star con lei almeno per un'ora... Avvenne allora questo dialogo telefonico:

— Come si chiama suo marito?

— Tal dei tali.

— In che reparto si trova?

— Alla Scuola di Orbetello.

— Mi dispiace, Signora, ma i piloti del gruppo atlantico sono tutti scapoli!

La conversazione fu bruscamente interrotta. Che cosa credette la povera Signora? Forse che il marito avesse nascosto ai superiori il suo matrimonio. Infatti il giorno

dopo mi arrivò una lettera nella quale ella scongiurava il Ministro di credere che l'Ufficiale Tal dei Tali era con lei regolarmente sposato e a conferma inoppugnabile allegava un regolare certificato in carta da bollo!

Si ride tutti insieme, e Giuriati per il primo. Ecco adesso il Tenente Fausto Cecconi, per definizione «il piú bravo della Scuola». Qualche volta questo epiteto fa sorridere: ma Cecconi lo porta non soltanto con dignità, bensí anche con disinvoltura: è un ragazzo sano e forte, di mente e di corpo. Fu il primo del suo corso a Caserta. Per questo fu prescelto quale compagno di Maddalena durante il record. Maddalena lo ha riconfermato nella fiducia e lo porta nel proprio apparecchio sull'Atlantico. Cecconi è la dimostrazione vivente della mia teoria: che gli aviatori non possono essere degli sportivi piú o meno scapestrati e neppure degli «chauffeurs» dell'aria piú o meno abili: ma persone colte e serie: l'ardimento senza intelligenza è piú di danno che di vantaggio all'Arma del Cielo.

Presento a Giuriati il Capitano Magdalo Ambrosino. È un giovane pallido e magro, dagli occhi aguzzi come spilli. Aveva in Aviazione un fratello giovanissimo, come lui appassionato delle vie dell'aria: morí in un incidente sull'Alto Tirreno, per cause che nessuno riuscí mai bene ad appurare. Forse per improvviso malessere: invito il giovane Ambrosino, uno dei nostri migliori piloti, a irrobustirsi: ecco, dico, un giovane a cui l'aria aspra e salsa dell'Atlantico farà certamente bene. Anche per lui il destino predisponeva ben altrimenti...

Il Tenente Venturini, che salutiamo poco dopo, è da tempo il mio radiotelegrafista di gran fiducia.

È infatti espertissimo conoscitore di tutti i segreti della trasmissione aerea. È del mio paese, e con lui posso ogni tanto scambiare qualche parola nello svelto dialetto natio, cosí propizio all'ironia benevola e scacciapensieri.

Il Sottotenente Damonte e il Sottotenente Cappannini fanno con la crociera il loro servizio di prima nomina quali ufficiali. Entrambi sono ottimi motoristi. Anzi, il nome di Capannini si può dire preclaro da molti anni, per la conoscenza dei motori d'aviazione che egli possiede in modo perfetto. Al suo attivo ha una crociera intercontinentale, che precede questa almeno di dieci anni, il raid cioè compiuto tra Roma e Tokio sull'apparecchio di Ferrarin, e recentemente un altro gran volo sull'apparecchio di Francis Lombardi. Il suo quasi omonimo, tenente Campanelli, fu il motorista del Comandante De Pinedo nel raid Roma-Australia, al cui successo Campanelli contribuí non poco, benché, per un capriccio della sorte, il suo nome sia rimasto ancora nell'ombra. Giuriati stringe la mano ad uno ad uno a tutti gli «atlantici». Questi si divertono alle mie affettuose ironie.

Siamo qui fra l'aristocrazia del valore, in mezzo a persone semplici, dall'umore sano come i loro muscoli, dal carattere aperto come la palma della loro mano. Giuriati non stenta un attimo a intendersela con loro: il Capitano Marini, vincitore di una Coppa ambita, il Capitano Miglia, il rotondo e valorosissimo Agnesi, Draghelli, Donadelli, pilota di S. E. De Bono, conoscitore di tutte le piste del deserto, il Tenente Abriata, il Tenente Teucci, il Tenente Napoli, il Tenente Leoni, il Tenente Ratti, insieme con tutti gli altri, fanno scorta d'onore al

Segretario del Partito che ha l'impressione di trovarsi tra i suoi commilitoni di guerra e di vivere un'ora della sua piú bella giovinezza. Dice questa cosa a me, all'Ammiraglio Bucci, Comandante della Divisione Navale che ci scorterà in America, all'onorevole Pierazzi, che si trova con noi all'Idroscalo come rappresentante della forte terra di Maremma. Non abbiamo voluto nessun altro. E Giuriati ne è lieto. Visitiamo con lui tutto l'Idroscalo: la sala ove si sono svolte le lezioni di navigazione aerea, con grandi carte del cielo alle pareti, la scuola della radiotelegrafia, che gli ufficiali, hanno seguíto con una tastiera infissa ad ogni banco, la sala geografica, ove sono disposti in altrettante grandi tavole i plastici delle varie tappe della crociera: aule semplici, severe, adatte allo stile di questa scuola di gente devota al dovere.

Insieme con gli ufficiali rievoco davanti a Giuriati le ore dello studio e dell'allenamento, trascorso nella claustrale solitudine dell'Idroscalo.

Come è mutata la vita degli Idroscali da qualche anno!

Ricordiamo le prime visite ufficiali ad Orbetello di tempi passati: quante tube e quanti abiti a prosciutto! I personaggi ufficiali, vestiti di nero e sussiegosi, non vanno piú d'accordo con l'ambiente, che vuole ben altro stile!

Tra gli episodi della scuola ce n'è uno che val la pena di ricordare a Giuriati. È troppo divertente.

Il Comandante Longo, allorché ritornò da Cartagena a Orbetello, durante il volo di allenamento sul Mediterraneo, nell'agosto scorso, imbarcò sul suo apparecchio un ufficiale spagnuolo. Ho già narrato le perigliose vicende di quel volo. Tra l'altro, a un certo momento, il Coman-

dante Longo scorse in mare due cacciatorpediniere francesi e le segnalò per iscritto, con un bigliettino, all'ospite.

Ora accadde che il biglietto scritto per lo spagnuolo rimanesse attaccato al suo carnet. Durante uno degli ultimi voli notturni nel mese di ottobre, il Comandante Longo si accorse che nel decollare uno dei motori aveva preso fuoco al carburatore. Si trattava di un ritorno di fiamma, che avrebbe potuto avere pericolose conseguenze, se il Comandante Longo non avesse avuta l'immediata presenza di spirito di chiudere la benzina e isolare i serbatoi. Occorreva però scendere rapidamente e poiché il volo si svolgeva di notte e non era possibile ammarare senza che si accendessero i riflettori, Longo passava un ordine scritto al radiotelegrafista di bordo, affinché lo trasmettesse alla stazione radio dell'Idroscalo: *Debbo ammarare - fuoco a bordo - accendete i fari.* Ma che cosa accadde? Nella fretta il Comandante Longo, invece di strappare dal carnet il foglietto scritto per l'Idroscalo di Orbetello, strappava un altro foglietto e passava d'urgenza al radiotelegrafista di bordo questo scritto:

« *Attention: la France nous regarde* ».

Era la frase di tre mesi prima destinata all'ufficiale spagnuolo.

Il radiotelegrafista legge e non comprende: fa cenni al Comandante, il quale, innervosito, lo insolentisce a gesti, per imporgli la trasmissione immediata. Naturalmente il radiotelegrafista ubbidisce: *Attention... la France nous regarde... attention...*

L'apparecchio, dopo aver planato scende sulla laguna di Orbetello senza incidenti: il Colonnello Biondi al quale

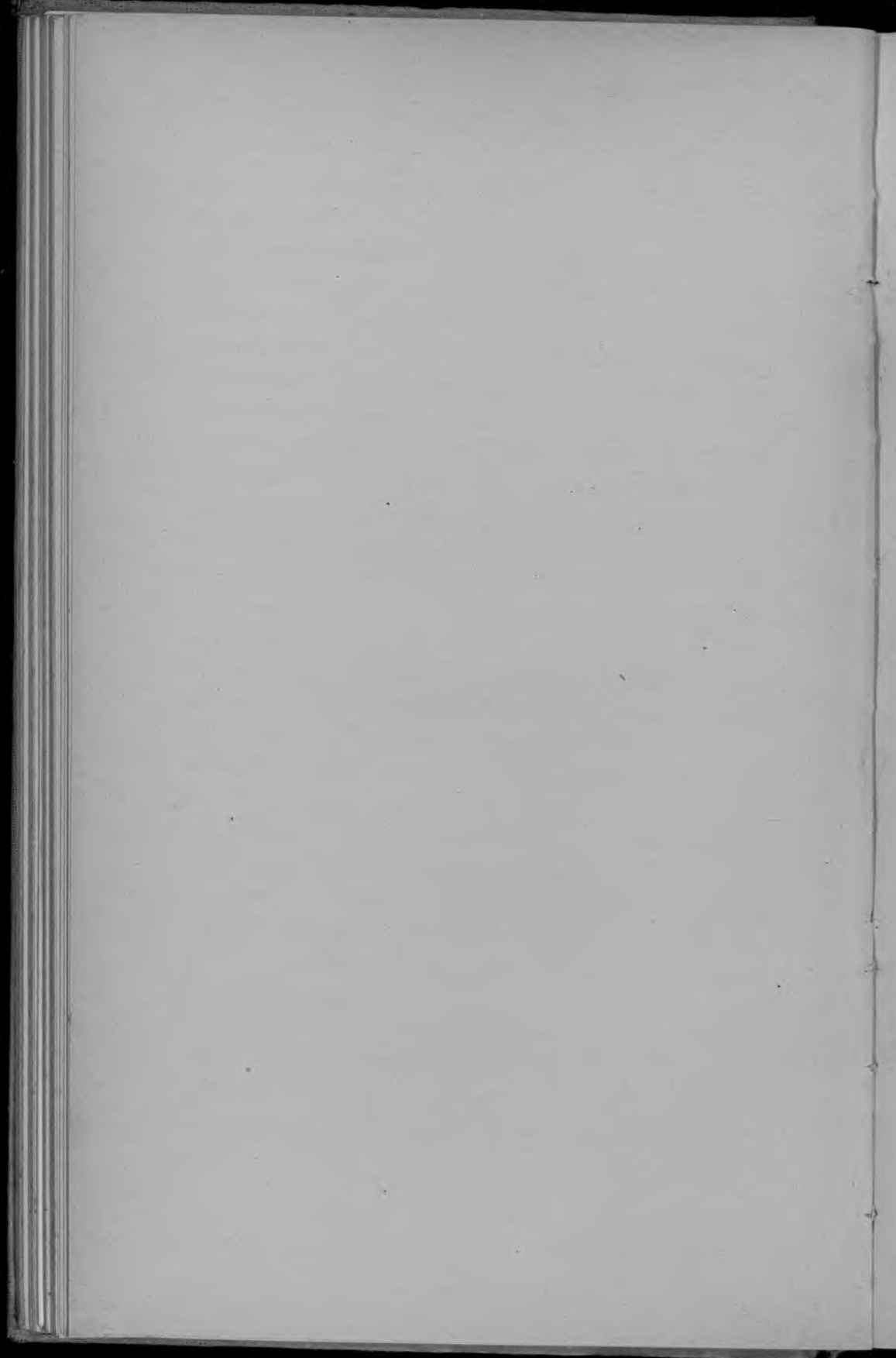
il radio era stato portato, si scervellava a dare un significato a quelle parole. Longo, furioso, scende a terra e va diritto all'Ufficio di radiotelegrafia. Fa irruzione nella cabina capo-servizio e grida: « Lei si consideri agli arresti. Perché non ha subito trasmesso a chi doveva il mio radiotelegramma? Ho dovuto ammarare al buio e col fuoco a bordo! » Gli viene allora mostrato il testo del suo radio: Il Comandante capisce l'equivoco e spiega il rebus. L'episodio ha alimentato per parecchie settimane il buon umore dell'Idroscalo, tanto piú che era impossibile tenerlo nascosto. La comunicazione dello strano messaggio era stata intercettata in volo dal Comandante Maddalena, che aveva creduto senz'altro che il Maggiore Longo fosse impazzito e aveva immediatamente ordinato all'intiero gruppo di idrovolanti di ammarare.

Passiamo con Giuriati al Circolo degli Ufficiali, che consta di due stanze: una sala da pranzo e una sala di ritrovo dove troneggia una radio.

La colazione si svolge nella piú festosa allegria e quando alla fine mi alzo, per salutare con un alalà il Segretario del Partito, gli Ufficiali che hanno immediatamente sentito la piú viva simpatia per lui, aggiungono all'alalà il loro grido di guerra, quello strano miscuglio di suoni, di origine certamente goliardica, che serve a far riconoscere fra di loro gli aviatori del gruppo atlantico: « ir or, ir or, ir or, za-za, bum ».

Dopo colazione, ci rechiamo su uno degli esploratori d'alto mare ancorato presso Santo Stefano. C'è un mare orribile. Giuriati ed io ci convinciamo che il mezzo migliore per far visita alle navi da guerra è quello di volarci

sopra con l'aeroplano. Ma ormai siamo in ballo e bisogna ballare. Il piú difficile è accostarsi ai fianchi della nave per salire sul ponte. Completamente zuppi di acqua — Giuriati è stato salvato dai suoi stivaloni — infiliamo finalmente la scaletta di bordo e arriviamo tra gli ufficiali allineati sopra coperta. Questa nave stupenda, come le altre sette che ci scorteranno sull'Atlantico, è tutta fatta per l'alta velocità: si può dire che per tre quarti i suoi fianchi contengano macchine. I formidabili motori a nafta danno subito il senso di una potenza mai vista sul mare. Se si aggiungono i cannoni con le relative munizioni e le provviste di bordo, ben poco spazio resta per gli ufficiali e pei marinai, che sono in tutto circa duecento. La bella nave ha forma stretta e allungata. Le sue lamine metalliche hanno il colore del mare: un grigio perla, pallido, che contribuirà domani, insieme con la sua vertiginosa velocità, a nasconderla agli occhi del nemico.

Dopo un reimbarco assai faticoso sul nostro motoscafo, ritorniamo ad Orbetello, e di qui, sotto gli schiaffi gelati della tramontana, percorriamo ancora una volta in volo la via del mattino verso Roma.

Capitolo IV

VIGILIA EROICA

I giorni del mite autunno filavano rapidamente. Si avvicinava ormai il giorno della partenza, fissato per il quindici dicembre. Verso la fine di novembre, si era aperta la Camera. Quasi contemporaneamente, anche per tagliar corto alle balzane notizie che pubblicavano i giornali stranieri, il Capo del Governo, a mezzo della « Stefani », emanò un comunicato di poche righe in cui ufficialmente la crociera veniva per la prima volta annunciata al mondo:

« *La R. Aeronautica ha progettato per il prossimo dicembre una crociera Italia-Brasile, con quattro squadriglie di idrovolanti su tre apparecchi ognuna* ».

Il comunicato era conciso, anzi tacitiano, ma bastò a far piovere telegrammi di plauso e di augurio: bastò anche a sollecitare le premure di molti amici, che mi vedevano ormai irrimediabilmente legato al destino della transvolata atlantica. C'è sempre chi trova nel proprio affetto verso una persona cara, motivo di moralismi prudenziali. Vi fu alla Camera chi chiaramente mi disse che io non dovevo andare: anzi non mancarono amici che minacciarono di fare addirittura un'istanza al Capo del Governo affinché mi trattenesse in Italia. Comprendevo e cercavo di rispondere

a barzellette. La piú fiera, ma insieme la piú silenziosa avversaria della grande e bella avventura era certamente mia moglie. È difficile descrivere i sentimenti che si provano nell'ambiente familiare quando si sta per partire per un viaggio che potrebbe anche essere l'ultimo.

Solo chi l'ha provato lo sa. Resteranno per sempre scolpiti nel ricordo certi improvvisi silenzi, certe subitanee deviazioni di discorso. Mi sorprendevo, qualche volta, a giocare a lungo con le mie bambine. Indugi inconsapevoli dettati da improvvise ombre sul cuore. Ma occorreva non tradire la bella idea, folgorante nella mente come un invito del destino, che forse non si sarebbe piú ripetuto. Bisognava non tradire se stessi. E allora ritornavo ai lunghi voli di allenamento. Io sono sempre stato e rimarrò del parere che mi espresse un giorno, a Roma, uno dei piú valorosi aviatori del nuovo continente: il tenente di vascello Williams: chi comanda l'Aviazione deve mettersi in testa sempre, mai in coda: è necessario avere nelle mani il capo del filo con cui si tirano dietro di sé gli altri piloti, anche i piú audaci: spingere il filo avanti, stando per proprio conto fermi, è impossibile. Il filo si piega. È quello che io ho cercato sempre di fare: pagare di persona e dare l'esempio. Non altro credo sarà il mio merito in questa impresa. Ma mi basta.

Partirono, primi fra tutti, cinque giornalisti italiani verso la metà di novembre. Essi fungevano da precursori. E forse, in questa loro veste, nessun mezzo era piú indicato del motoveliero sul quale s'imbarcarono a Genova. La navigazione atlantica sugli idrovolanti rappresenta l'ultima conquista del genio meccanico: il veliero ne è

senza dubbio l'esemplare piú antico. Noi avremmo impiegato diciotto ore a trasportare quarantotto uomini da una costa all'altra dell'Oceano: i cinque giornalisti ne avrebbero impiegate oltre cinquecento. Il programma aveva dunque in sé piú di uno spunto poetico, e una certa sua caratteristica, di antitesi storica, che sembravano fatte apposta per stuzzicare la fantasia degli appassionati vagabondi del giornalismo contemporaneo.

In realtà era anche un mezzo idoneo a fare risparmiare sulle spese. Il criterio della piú stretta economia è stato tenuto fermo dal giorno in cui la crociera fu progettata, fino all'ultimo in cui si è chiusa. Il viaggio in America costa caro. I giornalisti italiani approfittarono volentieri del veliero « Aosta » che partiva verso Porto Natal, dopo aver visitato le altri basi europee ed africane a scaricarvi la benzina necessaria ai rifornimenti. Già, prima di partire, mi manifestarono la loro soddisfazione.

— Sarete veramente *i padroni del vapore* perché nessun altro passeggero si imbarcherà sull'« Aosta »... Il Capitano non lo permetterebbe, e del resto, anche se lo permettesse non saprebbe dove mettere i nuovi arrivati: farete quindi una traversata degna di un miliardario americano. I miliardari amano spesso fare lunghi viaggi in mare sui loro *cutters* a vela. Però attenzione: sul veliero non vi sono cabine: bisogna dormire nelle cuccette; non vi sono sale da pranzo e bisognerà che mangiate in due distinte serie, a tre alla volta, come sui *vagons restaurants*: e, soprattutto, non vi sono sale per fumatori, perché la unica sala del piroscafo è la stiva, nella quale sono stipate alcune migliaia di latte di carburante... In compenso

visiterete tutti i porti della crociera. Vi farete una bella erudizione geografica: però (anche qui c'è un però) il vostro piroscafo, essendo carico di materia infiammabile, non potrà accostarsi alle banchine e dovrà ancorarsi al largo a qualche chilometro dalle altre navi. Fate buon viaggio e cercate di arrivare a tempo. Avete avanti a voi due mesi e non è difficile che incontriate, nelle zone equatoriali, qualche zona di calma assoluta: in questo caso, non si fanno a vela piú di tre chilometri al giorno! Avete però il motore ausiliare e con questo potrete navigare fino a cinque nodi! —

Per colmo di ferocia, sapendo che ad essi soprattutto rincresceva la tassativa proibizione di fumare, risposi ad un telegramma di saluto con il seguente:

« Non perdervi d'animo: se mi capiterà di passar sopra la nave col mio idrovolante vi butterò un pacchetto di sigarette... »

Ma quei bravi diedero ancora una volta testimonianza di spartana intrepidezza e partirono allegramente.

Erano tutti veterani delle crociere aeree precedenti: Michele Intaglietta della *Gazzetta del Popolo*, Ernesto Quadrone della *Stampa*, Mario Massai del *Corriere della Sera*, Luigi Freddi del *Popolo d'Italia*, Adone Nosari del *Giornale d'Italia*.

Quindici giorni prima della partenza l'onorevole Scorza inviava a nome dei Fasci Giovanili del Partito in omaggio camicie nere per tutto l'equipaggio. Il gesto voleva significare l'ideale investitura fascista degli intrepidi che avrebbero attraversato l'Oceano.

Il mese di ritardo che ci procurò la rivoluzione brasi-

liana, serví a dare gli ultimi tocchi agli apparecchi: gli aviatori chiamano, nel loro gergo «fare toilette» agli idro, la revisione generale a tutti i pezzi, le tubazioni e i comandi dell'apparecchio, che si fa all'estrema vigilia di ogni raid.

Tra l'altro, furono spalmati gli scafi con un bitume piú denso, e il bitume fu pareggiato minuziosamente e pazientemente con un ferro da stiro elettrico, per rendere la chiglia inattaccabile alle miriadi di piccoli insetti che infestano le acque di Bolama, e hanno una penetrante forza di introduzione nel legno.

Inoltre, fu deciso che tutti gli equipaggi destinati al volo, facessero una prova di decollo a pieno carico sul lago. L'effettuò per primo Maddalena con Cecconi. La prova andò benissimo e il Comandante della Scuola rimase in aria per venti ore: il tempo necessario per la intiera trasversata atlantica. Il secondo equipaggio destinato all'esperimento era quello del Capitano Baldini che aveva, come secondo pilota, il Capitano Ambrosino. Essi avrebbero dovuto sollevarsi in volo il giorno 27.

Quella mattina io dovevo recarmi da Sua Maestà per la firma reale. Vi andai, infatti, con l'anticipo di 10 minuti. Era la prima volta che rivedevo il Re di ritorno da San Rossore. Fui introdotto da Sua Maestà. Il Re mi domandò subito notizie della crociera:

— Quando partiranno? — mi chiese con la consueta affabilità.

— Partiremo il 15 dicembre.

— È una cosa veramente meravigliosa e io so che la preparazione è stata curata anche nei particolari piú mi-

nuziosi. Sono sicuro che questa impresa farà onore al nostro Paese!

— Faremo, come sempre, tutto il nostro dovere, Maestà. Gli uomini sono all'altezza della situazione!

— Me ne compiaccio vivamente, e faccio a lei e ai valorosi equipaggi tutti i miei auguri.

Il volto del Re era raggiante. Il mio non doveva esserlo di meno.

Andai in tutta fretta al Ministero, dove mi attendeva una giornata di lavoro febbrile. Ero appena giunto che mi venne incontro il Capo di Gabinetto, Colonnello Tedeschini, con un viso lungo ed oscuro.

— È avvenuto un incidente...

— Non ad Orbetello... — risposi con ansietà, prevedendo purtroppo la risposta.

— Sí, Eccellenza, ad Orbetello...

E poiché intravvide subito che mi ero scolorito in viso, aggiunse precipitosamente:

— Ma non vi sono morti...

Questo particolare bastò sul momento a rasserenarmi. Chiesi ansiosamente altre notizie.

Seppi cosí che, durante la prova di decollo a carico completo con 4800 chili di carburante a bordo, il Capitano Baldini, col suo equipaggio, aveva regolarmente decollato verso le otto e trenta di quella mattina. A causa del vento non aveva potuto dirigersi verso il mare, ma verso le collinette che fronteggiano l'Idroscalo a mezzogiorno. Dalla prima comunicazione ricevuta dal Colonnello Tedeschini, si sapeva soltanto che l'apparecchio, giunto sulla insenatura di una valletta tra questi colli, si era abbas-

sato sino a posarsi a terra; che all'urto si era incendiata la benzina e che tutti i componenti dell'equipaggio erano feriti. Pareva che le condizioni del Capitano Baldini e del motorista non fossero gravi: che il Capitano Ambrosino fosse rimasto colpito agli occhi e che il radiotelegrafista presentasse le maggiori preoccupazioni. Era già partito per Orbetello, in volo, il Generale Valle, Capo di Stato Maggiore, insieme con un oculista, e si attendevano ulteriori particolari. Chiamai immediatamente al telefono l'Idroscalo di Orbetello e potei parlare subito con lo stesso Generale Valle, il quale, in sostanza, mi confermò le notizie già ricevute, aggiungendo che per il radiotelegrafista si erano ormai perdute tutte le speranze.

A mezzogiorno giunse a Roma il Capitano Cagna e da lui ebbi il diretto racconto dell'incidente. Seppi che, pochi minuti dopo il decollo, gli ufficiali radunati sullo spiazzo dell'Idroscalo, per assistere all'esperimento, avevano visto alzarsi di là dalle colline una enorme fiammata. Subito erano accorsi sul posto con tutti i mezzi a disposizione. Lo spettacolo del rogo, immenso e fumante, li aveva da prima colpiti di sgomento, perché era sembrato impossibile che qualcuno si fosse salvato. Invece lo stesso Capitano Baldini, col viso combusto e le mani sanguinanti, era venuto loro incontro sui binari della ferrovia senza farsi sorreggere, e il motorista Maresciallo Zoboli, aveva da sé preso posto nell'autoambulanza dimostrando una perfetta presenza di spirito. Piú grave si presentava il Capitano Ambrosino, che aveva già il viso irriconoscibile per le profonde ustioni. Il radiotelegrafista poi era stato estratto da uno degli scafi in fiamme, con l'aiuto di qualche conta-

dino. Era il Sergente maggiore Stemperini: nella disgrazia era stato il piú sfortunato perché era rimasto prigioniero fra i rottami incandescenti. Gli altri, invece, erano stati sbalzati lontano non appena l'apparecchio giunto a terra, aveva capottato e si era incendiato.

Il Capitano Baldini, protetto dalla grossa giubba di cuoio e aiutato dalla enorme forza fisica, aveva spento da solo le fiamme, tra le quali era avvolto, rotolandosi per terra tra gli sterpi. Anche il Capitano Ambrosino aveva fatto lo stesso, ma, disgraziatamente, il terreno sul quale si era rotolato era anch'esso ormai zuppo di materia infiammabile.

Il povero radiotelegrafista Stemperini, quantunque ridotto in condizioni pietose, non aveva fatto, durante tutto il tragitto dal luogo dell'incidente all'idroscalo, che gridare la sua fede nell'ala italiana. Anzi, nel momento stesso in cui la barella che lo trasportava faceva il suo ingresso all'Idroscalo, aveva avuto la forza di alzarsi sui gomiti e di urlare: « So che debbo morire. Viva l'Italia! Viva il Fascismo! Viva l'Aeronautica! »

Telefonai al Professor Bastianelli, valoroso ed intrepido aviatore chirurgo di fama mondiale. Sapevo che egli avrebbe immediatamente risposto al mio appello. Un anno fa non si era recato direttamente in volo da Roma a Bengasi per operare un infortunato dal volo? Per telefono gli raccontai brevemente l'incidente di Orbetello ed egli senz'altro accettò di partire con me, su un *S. 59*, che nelle prime ore del pomeriggio era già in volo sul Tirreno.

Giungemmo all'idroscalo di Orbetello accolti con aspetto di commossa gratitudine dal Comandante Maddalena

e dai suoi ufficiali. Purtroppo il Sergente Stemperini era morto. Ci recammo tra i feriti, raccolti amorosamente all'Ospedale della città. Vedemmo subito il Capitano Baldini. Questo valoroso non aveva avuto che un pensiero, fin dall'attimo della caduta, e ce lo ripetè con la voce strozzata dall'emozione: i suoi compagni feriti e l'impossibilità di partecipare alla crociera. Anche il Capitano Ambrosino, gravissimo, alla moglie accorsa all'Ospedale, aveva detto subito con amarezza: « Maria, addio crociera! »

Mentre il Professor Bastianelli esaminava le loro ferite, rivolsi affettuose espressioni ai due ufficiali tentando sollevarli dallo stato di penosa angoscia in cui si trovavano.

Anche il motorista Maresciallo Zoboli, un uomo di quarantun anni e coi capelli grigi, diede prova di uno spirito superiore: — Io sí, — mi disse, — posso benissimo fare la crociera...

Rendemmo omaggio al morto che il giorno dopo sarebbe ritornato, esempio fulgido di valore, a riposare per sempre tra le verdi e dolci valli della sua Umbria natía.

Parlai brevemente agli Ufficiali. L'incidente li aveva addolorati, non scossi nella fede e nella volontà di riuscire ad ogni costo.

Cinque giorni dopo, il nido degli aquilotti di Orbetello riprendeva il ritmo febbrile del suo lavoro di preparazione: la sosta fu dura e lacrimata per l'agonia dell'indimenticabile capitano Magdalo Ambrosino, morto, col nome della Patria sulle labbra, a mezzogiorno del 30 novembre, e sepolto dai suoi compagni innanzi al Tirreno luminoso, nella terra della Maremma selvaggia, al Cimitero di San Vincenzo.

La mattina dell'8 Dicembre presi congedo dal Duce. Era al suo tavolo di lavoro, a Palazzo Venezia, nella sala mantegnesca, che, per un giuoco di prospettiva, sembra una gran piazza a colonne, da cui si spazi fuori e lontano... L'occhio del Duce sorprende il visitatore, che entra dall'estremo limite della sala, e lo magnetizza, lungo il percorso non piccolo, con lo sguardo fosforescente. Esposi al Duce a qual punto si trovasse la nostra preparazione: « *siamo pronti* ». Gli dissi anche che dal giorno seguente mi trasferivo ad Orbetello, per vivere coi miei compagni di volo le ultime giornate di attesa. Il congedo fu molto commovente.

— Sono con te da quindici anni. Ho vissuto una vita quasi comune con la tua, dalle battaglie per l'intervento del '14, alla guerra, alla rivoluzione, e durante i nove anni del tuo governo. Alla vigilia di partire, per un viaggio che può essere senza ritorno, posso dirti che qualunque destino mi aspetti, ho l'animo tranquillo e la coscienza serena, perché so di aver fatto sempre il mio dovere.

Il Duce mi rispose:

— Te ne do atto. Sono certo che tutto andrà bene e che tornerai con una grande vittoria.

Replicai:

— L'impresa è piú difficile di quanto si possa pensare.

— No, no. Parti tranquillo.

Mi abbracciò con grande affetto. Le sue parole augurali avevano un tono di energia virile: dominavano, senza vincerla, l'interna commozione. Per mio conto fu quello uno dei momenti di vita intensa della crociera.

La mattina seguente ero ad Orbetello e vi rimasi per una intiera settimana, tutta dedicata alla preparazione finale del viaggio. Da lontano sembra che tutto sia fatto: alla vigilia della partenza sembra che tutto sia ancora da fare. Fu intensamente ripreso lo studio della rotta, furono controllate le *pilot's charts* e agli apparecchi fu fatta l'ultima *toilette*, sotto la direzione personale dei piloti, che in quei giorni terminarono anche le prove di decollaggio coi carichi maggiori.

Il tempo si era rimesso. Anzi, dal 10 al 14, su quel lembo estremo di Maremma tornò Primavera, col suo sole e il suo tepore: «ride nell'aria e per li campi esulta». Mai quel verso fu piú vero: e che buon auspicio portava! La vita che facevo coi miei ufficiali, all'idroscalo, mi dava l'impressione che fosse ritornato il tempo della guerra: dormivo in una stanza del Comando con l'attendente alla porta, mangiavo alla mensa; le ore del lavoro, del riposo, dello svago, passavano insieme, nell'ordine prestabilito per tutti. Era una disciplina piena di carattere: cara semplice vita al campo, ombre della lontana adolescenza guerriera! Dopo la mensa gli ufficiali intonavano le loro canzoni. Per farmi un grande omaggio, la prima sera incominciarono con un ritmo caro al cuore dell'alpino: «sul cappello che noi portiamo...» La bella canzone dei soldati della montagna divenne poi l'inno quasi ufficiale della crociera. Lenta e larga, un po' solenne, come un canto religioso, infinitamente nostalgico, espressione della montagna, dove il genio popolare è ruvido e sentimentale. Nelle solitudini lacustri di Orbetello, riem-

piva l'animo dei volatori di una serena musica di guerra, dava loro la poesia delle altezze e delle lontananze. Ma le nostre serate erano brevi. Alle 10,30 tutto taceva. Gli ufficiali economizzavano le ore del sonno per essere pronti all'alba sullo spiazzo dell'idroscalo. Era sempre con noi, ombra fedele, specialmente la sera, all'ora dei canti, Don Carlo, priore di Orbetello, fraterno amico degli aquilotti transatlantici, anima gaia e fervida.

Si avvicinava l'ora della partenza, ormai fissata per il 15. Qualche giorno avanti, partii in volo per Firenze per prelevare Ojetti, che mi aveva espresso il desiderio di vedere gli uomini della Crociera. Mi ero fatto mandare il grosso Caproni. Andai a dormire al Salviatino, la villa in cui si realizza il sogno d'arte e di ospitalità dello scrittore e dell'amico, e il giorno seguente portai Ojetti in volo attraverso l'incantevole Toscana, sotto una carezza di sole gentile, ad ali distese, per un cielo terso, da Firenze fino ad Allegna. Ojetti partecipò alla nostra vita per un giorno e mezzo, giovane come noi e piú di noi. Alla sera provai con lui il mio apparecchio atlantico, girai intorno all'Argentario, mi spinsi sullo specchio marino del Tirreno e feci con lui un esperimento di ammaraggio quasi notturno sul lago. Con lui, i miei ufficiali cantarono le loro canzoni. Pochi giorni dopo, le ore passate tra gli « atlantici » nel loro nido di Orbetello dettarono a Ojetti pagine di fulgida prosa. Anch'egli aveva avuto l'impressione di una giornata al campo, alla vigilia di un fatto d'armi.

Capitolo V

LA NOTTE DI ORBETELLO

Il giorno 14, antivigilia della partenza, radunai gli ufficiali al gran rapporto e assunsi il comando effettivo della Crociera, con un ordine del giorno, nel quale indicavo i motivi ideali e il carattere storico della grande impresa, che impegnava il prestigio dell'arma del cielo.

Eccone il testo:

Agli Equipaggi della Crociera Atlantica

Assumo da oggi il Comando della Crociera Atlantica, destinata a portare le ali tricolori dall'Italia al Brasile.

Il mio primo saluto va al ten. col. Umberto Maddalena che ha presieduto alla formazione e all'addestramento delle squadriglie, mantenendone salda la disciplina e altissimo lo spirito, e al maggiore Ulisse Longo che ha sostituito il ten. col. Maddalena allorché egli conquistava all'Italia un record glorioso, e lo ha poi coadiuvato con intelligenza ed ardore.

Un pensiero commosso rivolgo ai camerati capitano Ambrosino e sergente maggiore Stemperini, che sono caduti alla vigilia della grande impresa, lasciandoci, come ultimo voto, il comando di compierla.

Invito gli equipaggi ad esser fieri ed orgogliosi del compito che la Patria affida loro. Esso è destinato ad entrare nel ciclo dei piú memorabili fasti della storia aeronautica del mondo.

Noi compiremo il nostro dovere sino in fondo e ad ogni costo. Qualunque sorpresa ci riserbi il futuro, avremo la coscienza di servire un destino piú grande di noi e tale, in ogni modo, da giustificare qualsiasi sacrificio, fosse pure quello supremo.

Camerati delle squadriglie nera, bianca, rossa e verde!

Gli azzurri soldati del cielo non temono la morte e sono abituati a donare generosamente la vita per andare piú oltre. Davanti alla Maestà del Re d'Italia, questo fu ed è il giuramento che impegna tutto il nostro onore. Ripetiamo il giuramento al Re Vittorioso e lanciamoci, con cuore saldo e volontà temprata, su quelle stesse vie dell'Oceano che il genio e l'ardimento italiano aprirono un giorno alla conquista della civiltà.

Ci seguirà, durante tutta la crociera, lo sguardo incitatore e vigile di colui al quale l'Italia di Vittorio Veneto ha delegato il compito di far grande e potente la Patria, di colui che ha voluto la rinascita dell'Ala italiana, del Duce dell'Italia Fascista.

Camerati: A noi!

Orbetello, 14 dicembre 1930 - IX.

IL MINISTRO DELLA R. AERONAUTICA
Generale di squadra aerea
ITALO BALBO

Gli « atlantici » erano degni dell'appello che rivolgevo loro: mi ascoltarono con occhio fermo e fiero, che bastò ad affidarmi: essi mi avevano compreso, come io comprendevo loro: le selvagge montagne e l'azzurro mare di Maremma nella loro nuda semplicità, che sembra carica di destino, incorniciavano la scena. Chi la visse non la dimenticherà.

Ordinai per quel giorno stesso un volo collettivo in formazione. Partimmo in quattordici apparecchi verso il nord, disposti nella nostra caratteristica geometria di volo: la squadriglia nera in testa e dietro, come un tricolore spiegato al vento, la bianca, la rossa, la verde. Diressi il volo verso San Vincenzo, un paese ridente sopra un lembo di spiaggia arenosa, a specchio del Tirreno, sopra un minuscolo promontorio verde. Lí, nel cimitero a ridosso dell'abitato, non lungi dalla stazione ferroviaria, era stato sepolto il Capitano Magdalo Ambrosino, che, primo tra i camerati, aveva dato la vita per l'impresa.

Due anni prima vi era giunto, da Livorno, per lo estremo riposo, il fratello Tenente Piero, aviatore anch'egli, perito in volo sull'Alto Tirreno. Giungemmo sopra San Vincenzo a volo basso, in gruppo compatto, ala contro ala, e arrivati sul cimitero ci abbassammo ancora. Tra le due tombe, sempre coperte di fiori freschi, immobile e solo, come una statua, spiccava un uomo vestito di nero. Era papà Ambrosino, che alla Patria aveva dato tutt'e due i figli suoi e ne vegliava il riposo. Da ogni apparecchio cadde, fra il rombo urlante dei motori, una pioggia di fiori sui cumuli eroici,

estremo nostro saluto. Magdalo Ambrosino doveva sentire che i camerati non lo dimenticavano, mentre stavano per salpare verso l'Oceano. Ci rialzammo lentamente, ritornammo verso il mare azzurro, percorso da un vento fresco che sembrava entrare nell'anima, e, sempre restando in formazione stretta, piombammo sul lago di Orbetello ammarando in ordine perfetto.

Alla sera mi recai a Roma, per sbrigare, prima della partenza, gli ultimi affari del mio Ministero. Esso sarebbe stato ufficialmente assunto, durante la mia assenza, dal Capo del Governo, come già era accaduto in occasioni simili, quando, per esempio, il Ministro Volpi si era recato in America per la convenzione sui debiti e il Ministro Mosconi era partito per Amsterdam per la conclusione del Piano Young.

Il tempo continuava a mantenersi buono: e io incominciavo a crederlo veramente « galantuomo », quando, proprio durante il viaggio di ritorno a Orbetello, la mattina del 14, che era domenica, incominciò a piovere. Era un contrattempo fastidioso e inaspettato. Avrebbe continuato per un pezzo? Consultavo il cielo: ahimé, era già tutto coperto! Le strade si riempivano di acqua: la bella campagna, poco prima distesa alla carezza del sole mediterraneo, in un abbandono pieno di fiducia, si faceva melmosa e grigia. Scompariva, nella terra fradicia, il bel verde del grano tenerello, color della speranza. Incominciò il periodo tormentoso dei pronostici, delle illusioni presto troncate, delle false partenze e delle estenuanti attese, il periodo forse piú penoso della intiera crociera. Mentre, da Orbetello a

Pisa e a Roma, le strade si facevano sempre piú brutte per l'implacabile rovescio del cielo, aumentava invece di giorno in giorno l'affluenza degli amici all'Idroscalo. Si affrettavano da ogni parte d'Italia per assistere alla partenza. Arrivavano zuppi d'acqua, qualcuno dopo aver viaggiato in automobile per dieci, dodici, quattordici ore; affollavano l'anticamera della Palazzina Ufficiali, che restava perennemente ingombra di ospiti diversi; sentivano dire: « non si parte »; qualcuno restava; qualcuno si rimetteva in macchina, per rifare poi il viaggio il giorno seguente, spesso senza avermi neppure veduto. Eravamo veramente feroci con tutti. Ma per quanto avessi fatto mettere quaranta carabinieri attorno all'idroscalo, e avessi annunciato che nessun estraneo dovesse metter piede entro il recinto, gli amici intimi non si sgomentavano e finivano per vincere la crudele consegna. Vi erano del resto tra i visitatori personalità autorevoli e care. Proprio mentre il tempo imperversava piú ferocemente, giunse a Orbetello Giuriati insieme con Starace, D'Addabbo, Mastromattei, Leonardi. Giuriati aveva affrontato il diluvio di acqua gelida di quell'inverno improvviso, per portare personalmente agli « atlantici » la tessera del Partito, insieme col suo saluto di uomo prode, innamorato della prodezza altrui. La consegna della tessera avvenne con la semplicità propria delle cerimonie che hanno diretta rispondenza con la realtà. Era una consegna d'eccezione, perché le iscrizioni al Partito sono rigorosamente chiuse e perché non si dà, per norma, la tessera del Partito agli ufficiali. Ma — disse

Giuriati — era giusto che la regola fosse violata: era giusto che la violazione della norma ordinaria apparisse patente e clamorosa: perché, proprio nella eccezione alla legge, era il segno dell'altissimo significato che il Partito attribuiva alla Crociera Atlantica, impresa di carattere e stile fascista, degna dello spirito eroico della Rivoluzione.

Già precedentemente Scorza aveva consegnato ad ogni « atlantico » la camicia nera, regalata dai giovani fascisti come un simbolo e una investitura: annunciai a Giuriati che l'avremmo indossata durante i tremila chilometri della traversata, quale segno della nostra volontà di vincere ad ogni costo l'oceano infido.

Giunsero a Orbetello in quei giorni anche molti altri Ministri e camerati: Di Crollalanza, Riccardi, Parini, Perrone Compagni, Klinger. Cara sopra ogni altra, mi fu la visita di De Bono e De Vecchi, che, insieme col Generale Sacco, mi fecero rivivere l'ora del Quadrumvirato di Perugia, quando il destino macinava l'evento della rivoluzione e lo faceva precipitare verso l'epilogo vittorioso. Il nostro saluto ebbe il tono di quelle lontane giornate. Essi furono con me e io con loro un'anima sola, dalla ferrea volontà protesa. Anche mi riuscí caro l'omaggio dei camerati di Ferrara, che per mezzo del Console Chierici e del Podestà Renzo Ravenna, mi consegnarono il primo gagliardetto di combattimento delle camicie nere ferraresi. Quanti ricordi erano legati a quel grande rettangolo nero, che reca il motto « Me ne frego... »

Mi parve allora — e più sentii in seguito, durante le

ore difficili del volo — che gli spiriti giovinetti dei primi compagni d'armi, con i quali avevo preso le mosse per la battaglia rivoluzionaria, all'ombra delle svelte torri di Ateste, mi accompagnassero nel nuovo cimento.

A nome delle Camicie Nere della Maremma, Pierazzi mi consegnò il guidone di comando, che aveva, da una parte, in campo azzurro, l'aquila col Fascio Littorio, e dall'altra, il tricolore con lo stemma di Savoia. Il guidone sventolò subito sul primo apparecchio della squadriglia nera.

Piero Parini mi fece omaggio di una grande medaglia d'argento coniata per conto dei fascisti del Sud America, che portava incisi nel recto, un gruppo di velivoli sul mare e la scritta: « *Romana virtus, Italo Balbo consule, oceanum pluribus superat alis* » e nel verso l'immagine dei due emisferi, rappresentati in alto, dalla Stella Polare e dal segno zodiaco dello Scorpione, in basso, dalla Croce del Sud e dal segno del Capricorno.

A ricordo della grande impresa furono coniate tre tipi di medaglie commemorative, un modellino dell'apparecchio atlantico, un distintivo speciale della crociera, ciondoli e tagliacarte tutti portanti il profilo dell'idrovolante. Questi oggetti furono distribuiti a migliaia e migliaia di esemplari, a scopo di propaganda, attraverso gli Aeroclubs.

Due grandi manifesti vennero affissi in tutti i locali pubblici del Regno, affinché il popolo avesse subito l'impressione visiva delle grandi distanze che gli stor-

mi aerei dovevano percorrere. Nel primo era rappresentata la grande traversata oceanica, con il disegno degli apparecchi in formazione sull'atlantico. L'altro era fatto a dittico: nella parte superiore erano gli apparecchi in volo con il profilo dell'Urbe — punto di partenza della crociera: in quella inferiore gli idrovolanti già schierati nella linea di ammaraggio sulla grande baia di Rio de Janeiro, punto di arrivo e meta finale della impresa.

I pittori Giovanni Guerrini, Carlo Socrate e Mimí Buzzacchi Quilici incisero nel legno le imprese delle varie squadriglie. La prima, che io prescelsi per la squadriglia nera, portava il verso di Dante, tolto dal Canto di Ulisse: « *E misi me per l'alto mare aperto* ». Ovidio e Virgilio ci diedero, per le altre imprese, questi splendidi motti: « *Ulterius sit iter* » — « *Tentamusque viam et velorum pandimus alas* ». Dalle *Epistole* di Orazio fu tratto il motto « *Coelum non animum mutant qui trans mare currunt* ».

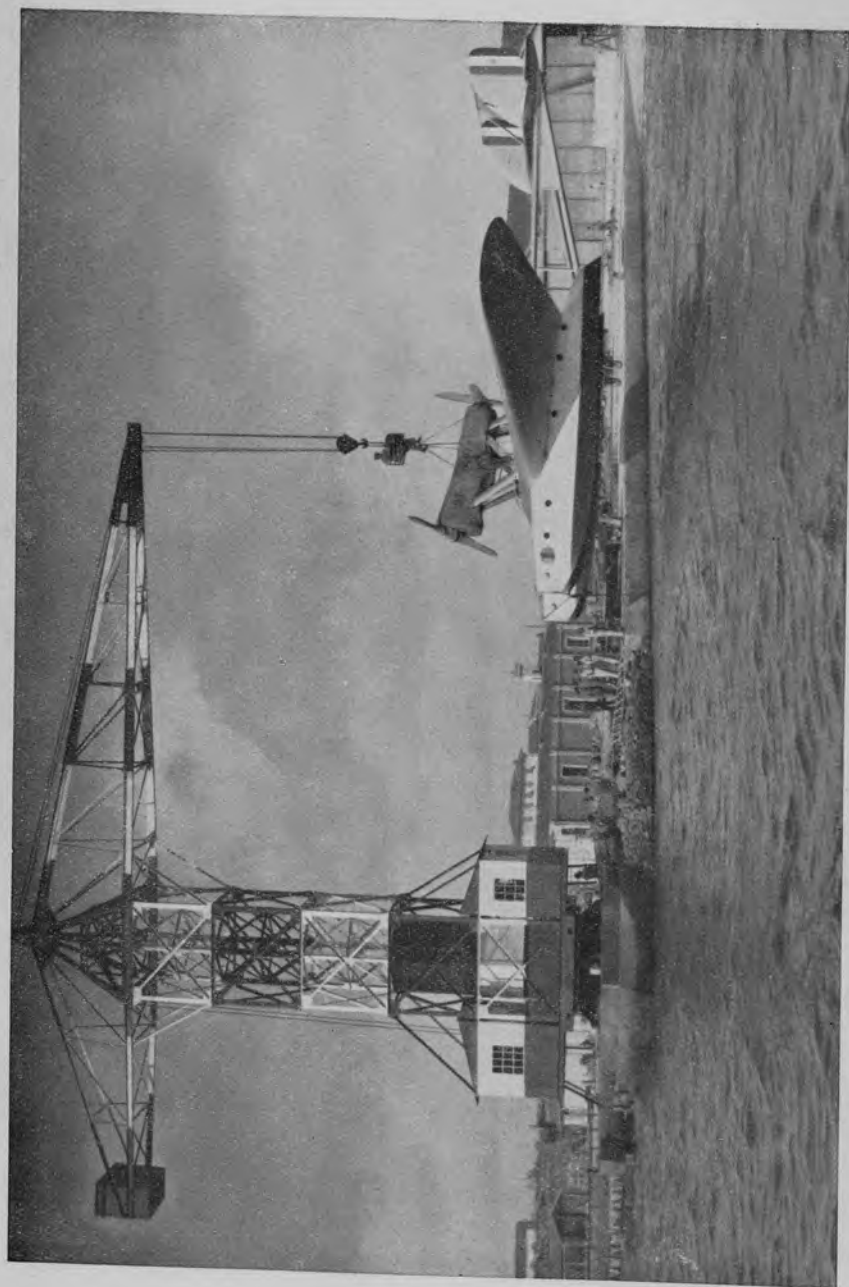
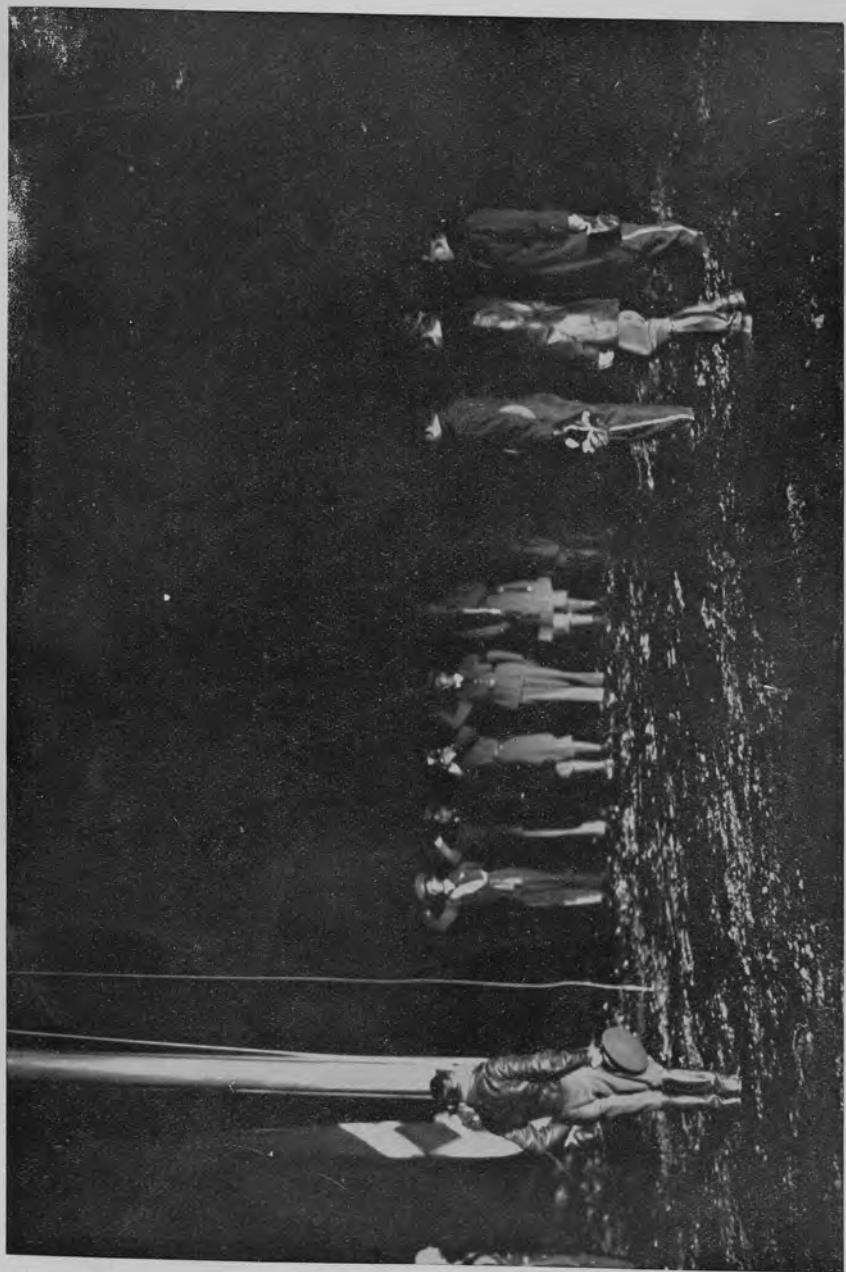
L'Ambasciatore brasiliano a Roma, De Teffé, mi diede una carta antica del Brasile e mi affidò un messaggio per il Presidente Vargas.

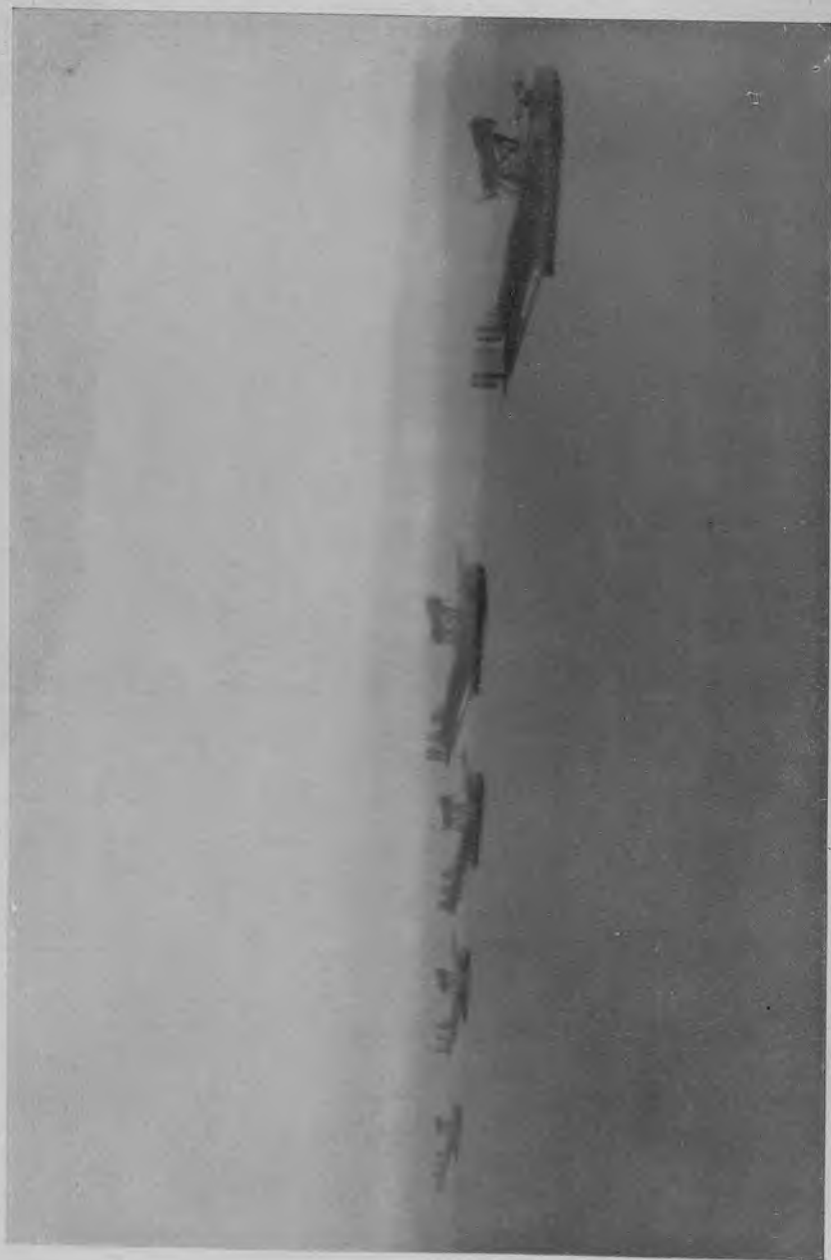
Il Console Candelori — a nome del *Coni* — mi offrí un distintivo d'onore.

Vennero ancora gli « assi » De Bernardi, Ferrarin e Donati e mio fratello Edmondo. Inoltre, per tutti gli ultimi tre giorni furono sempre presenti all'idroscalo il mio Capo di Gabinetto Colonnello Tedeschini, il mio Segretario Ten. Col. Pischedda e alcuni ufficiali superiori dell'Aeronautica.

Fumate galleggianti per controllare la deriva durante il volo.

L'arrivo a Orbetello con S. E. Giuriati dopo un volo movimentato.

Le navi amiche.

ORBETELLO - La pesatura degli apparecchi.

Orbetello - L'« alza bandiera » la notte della partenza.

ORBETELLO - La mattina della partenza: l'alba non è ancora spuntata.

ORBETELLO - La mattina della partenza: l'alba non è ancora spuntata.

Sulle acque di Los Alcazares.

La squadra canta « Giovinezza ».

Piovevano i messaggi. Gabriele d'Annunzio telegrafò « *Ibis redibis memento audere semper* », motto augurale veramente romano.

Per tutto il giorno 14, l'affettuosa affluenza non ebbe tregua. Papà Ambrosino telegrafò: « *Domattina, mentre la grande crociera partirà noi saremo a messa a pregare per voi e per tutti. Vi ringrazio del pensiero gentile e vi mando anche l'abbraccio di Magdalo. Papà Ambrosino* ».

Risposi: « *I suoi figli sono con noi* ».

Quel giorno, mentre eravamo a mensa, fu annunciato l'arrivo di Miss Spooner col Capitano Edward. Pranzò con noi, festeggiatissima, con la sua disinvolta e cordiale semplicità inglese, da buon camerata dell'aria. Ebbe in omaggio l'« *ir-or* » e il « *rata-flau-flau-flau* » degli atlantici e, proprio in suo onore, il « *It is long-long-way to Tipperary* » elevato da voci e petti robusti. Assistette alla proiezione di una cinematografia sulla preparazione della crociera, visitò minutamente gli hangars e gli apparecchi, mai sazia di ammirare, e non ci nascose rammarico e nostalgia per dover restare a terra mentre i suoi camerati italiani partivano. Mi ringraziò molto per l'assistenza che le avevamo prestato durante l'incidente di Belmonte Calabro. Partí distribuendo energiche strette di mano. « *Good by* » intrepida volatrice! Porta ai tuoi lontani paesi l'eco di questa giovinezza trionfante, che sembra uscita or ora dalle trincee di guerra!

Sí, ma intanto il tempo non accennava a diventare migliore. Foschi nuvoloni rotolavano da una parte all'altra del cielo. Neppure uno strappo di sereno. L'aria

umidiccia entrava nelle ossa. Bigio colore di pioggia dapertutto, sulla terra e sul mare.

Gli apparecchi, fin dalla sera del 14, erano pronti a partire, col loro carico completo, ancorati ai gavitelli sul lago. Ogni tanto l'occhio correva a loro, con mal frenata impazienza. Spiccavano sull'acqua, immobili, nella librata leggerezza delle ali distese, coi motori e le eliche « incappate ».

Tra il 14 e il 15, fu notte bianca per noi, che, rintanati nel gabinetto meteorologico, studiavamo le eventualità, molto deboli, di un improvviso rinsavimento del cielo. Era segnalato tempo cattivo su tutta la rotta. Partire all'alba del 15 sarebbe stato follia. Diedi il contrordine e mi predisposi a veder passare, una per una, le ore della nuova giornata con impazienza sempre maggiore. Il martedí 16 le condizioni restavano invariate. E intanto continuavano ad affluire gli amici. Non so se fui sempre cordiale. Certo il mio umore non doveva essere invidiabile. Alla vigilia di una impresa che può costare la vita, si ha il bisogno di sentirsi staccati dai legami, anche piú dolci, che formano il mondo ordinario della vita affettiva. Si vuol essere tutti presi dal proprio impegno contro il destino. Liberi di se stessi nel senso piú assoluto della parola. Ma le mie intenzioni restavano... tali, perché, all'atto pratico, la stanza del Circolo Ufficiali dell'Idroscalo di Orbetello continuò ad essere ingombra come un bivacco.

Se non fu la ragione principale, certo questo inconveniente contribuí a decidere la partenza per l'alba del 17.

I bollettini ci segnalavano una depressione tra il

Golfo del Leone e le Baleari. Ma i meteorologi assicuravano che passando al sud di Minorca lo stormo avrebbe potuto evitare la zona cattiva lasciandola sul fianco destro. Le piogge che lungo tutto il percorso erano annunciate come insistenti, ma leggere, non ci avrebbero dato fastidio.

La sveglia suonò all'idroscalo alle quattro del mattino. Ognuno fece del suo meglio per trovarsi rapidamente sul grande spiazzo dell'imbarcadero. Era ancor notte. Alle nostre spalle le masse grige degli hangars mettevano un'ombra sull'ombra del cielo. Il lago era immerso nella piú assoluta oscurità. Ad intermittenze regolari otto grandi riflettori gettavano sulle acque pigre un fascio di luce e allora tutto prendeva risalto. Come fantasmi sul color piombo, i profili dei colli si svelavano tutti e sopra il lago, uno per uno, venivano in luce i candidi apparecchi atlantici. Sullo spiazzo dell'imbarcadero era un grande stropiccio di passi, un andare e venire di ombre, discrete e frettolose.

L'aria è ghiaccia e umida. La falce sottile della luna fa capolino tra una cortina di nuvole, poi scompare, poi ricompare nuovamente. A oriente l'alba comincia a filtrare con un timido annuncio argenteo, ai limiti dell'orizzonte: sull'argento essa depone un leggero velo di verde, poi una piú lunga striscia di giallo: infine una grande sinfonia di color rosa incendia la catena dei monti maremmani. Non è ancor giorno, ma non è piú notte: è l'ora antelucana che i poeti hanno paragonato alla speranza e alla giovinezza: è l'ora che precede la partenza.

Per ogni apparecchio è previsto un sacco di corrispondenza: sono cinquecento chili in tutto, da dividere per quattordici. Poi vi è il cesto dei viveri. Le barche trasportano il loro carico leggero verso gli apparecchi tra un lieve rumore di acqua mossa. Ritorno, insieme con Valle, con Maddalena e con Longo, nel gabinetto meteorologico. Controlliamo gli ultimi dati. Il tempo stamane viene segnalato buono fino alla Sardegna, incerto con pioggia verso le Baleari, e bello sulla costa spagnuola. Insomma non è affatto proibitivo.

Si parte!

Sullo spiazzo dell'idroscalo, dietro mio ordine, è stata innalzata una grande antenna. Ai piedi dell'antenna presta servizio un picchetto armato di avieri. Vi si schierano di fronte gli equipaggi della crociera. Siamo tutti qui, raccolti in atteggiamento militare, con un senso religioso dell'ora che passa. Una tromba squilla: il tricolore sale lentamente verso la sommità dell'antenna. Un grande silenzio grava su di noi: ma è un silenzio di musiche dello spirito. Il cuore canta l'eterna poesia della Patria, mentre ad ognuno si scolorisce il viso e un grande brivido corre per le membra. Indimenticabile emozione: la Patria è lassú, verso il cielo, e nel cielo noi la serviremo fino alla morte e oltre la morte. Un altro squillo di tromba. Siamo già tutti padroni dei nostri nervi. Salutiamo brevemente gli amici. Rispondo al loro urlo frenetico con un alalà alla Patria, al Re, al Duce. Il nostro pensiero ormai vola con gli apparecchi verso gli orizzonti marini.

In pochi minuti gli equipaggi sono pronti al decollo.

I motoristi hanno già tolto le cappe ai motori e alle eliche. Qualcuno arrampicato sul castello dà un ultimo sguardo ai fidi amici dal cuore d'acciaio: sembra un uccello notturno appollaiato tra i cilindri a cercarvi un nido. Al sopraggiungere dei piloti la vita si fa piú intensa in ogni apparecchio. Si provano i motorini di avviamento, si controllano i comandi: battute di dialogo e rumor di passi vengono su dal ventre di legno degli scafi, entro i quali, il secondo pilota e il motorista camminano a schiena curva. Ogni apparecchio ha una tabella che indica i quantitativi di miscela, di olio e di acqua che occorrono per ogni tappa. Oggi sono imbarcati 2440 chilogrammi di benzina, 150 chilogrammi di olio e 50 di acqua: un carico abbastanza forte. Tra Orbetello e Cartagena vi sono 1200 chilometri.

Bisogna anche controllare i viveri di bordo. Anzi benché siano, queste, ore antelucane, lo stomaco mugge un poco e gli equipaggi prima di partire sorbiscono caffè caldo. Ogni apparecchio ha in dotazione provvidenziali thermos, che sono preziosi soprattutto al momento della partenza.

Già dietro i monti della Maremma, che fanno corona al massiccio triangolare dell'Amiata, il sole accenna a bucare le nubi, con certi strali acuti di fiamma, che sembrano le spade degli angioli di Dio descritte nella Bibbia. Sulla riva intravediamo le ombre nere e fitte del personale dell'Idroscalo e piú lontano, a sinistra, la popolazione di Orbetello, che occupa i bastioni delle mura, le piccole alture prospicenti e perfino i tetti delle case. La sinfonia di quest'alba invernale, tutta agitata

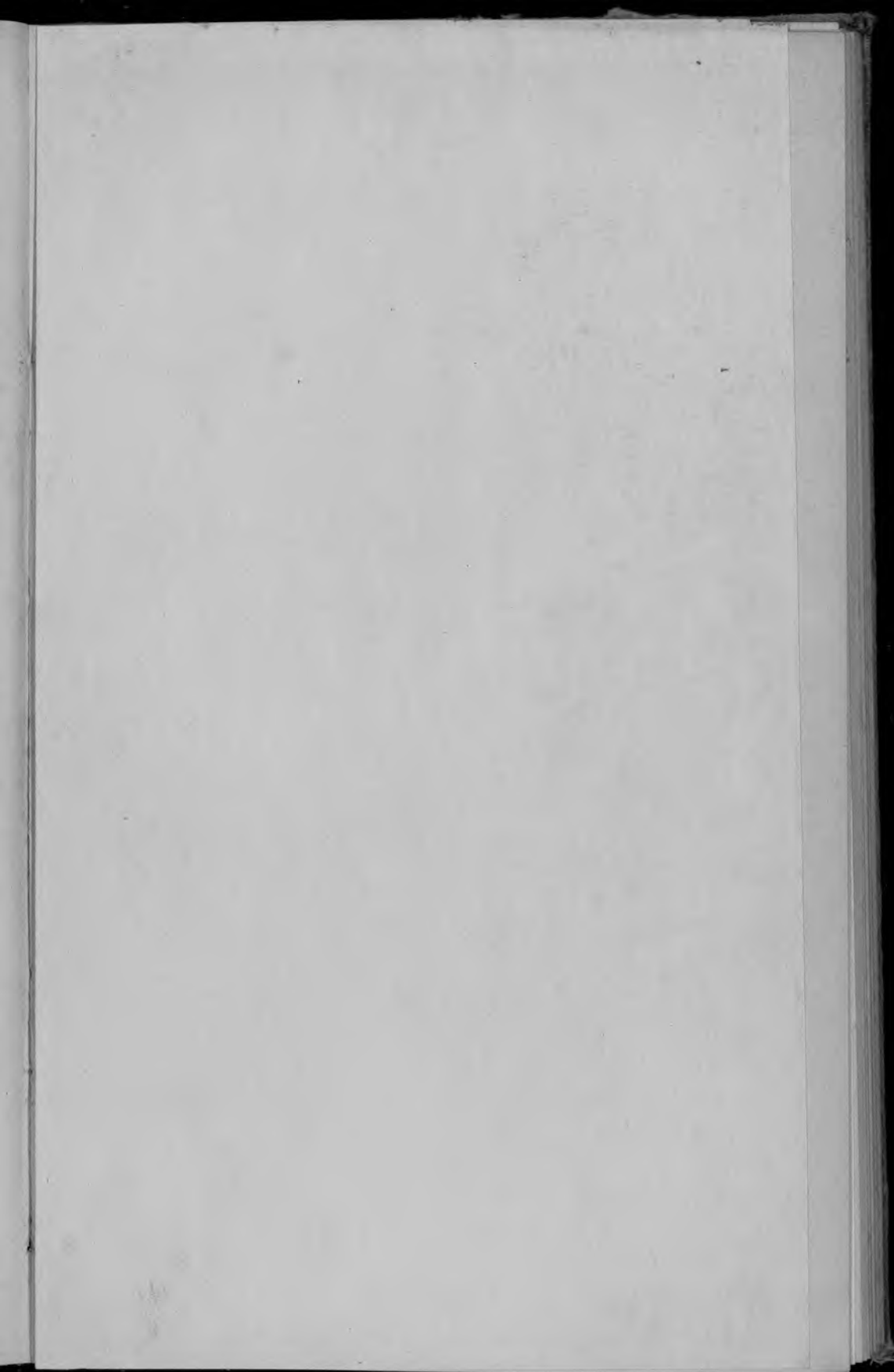
dal fremito dei cuori in attesa, non potrebbe essere espressa che in musica.

Lancio il comando:

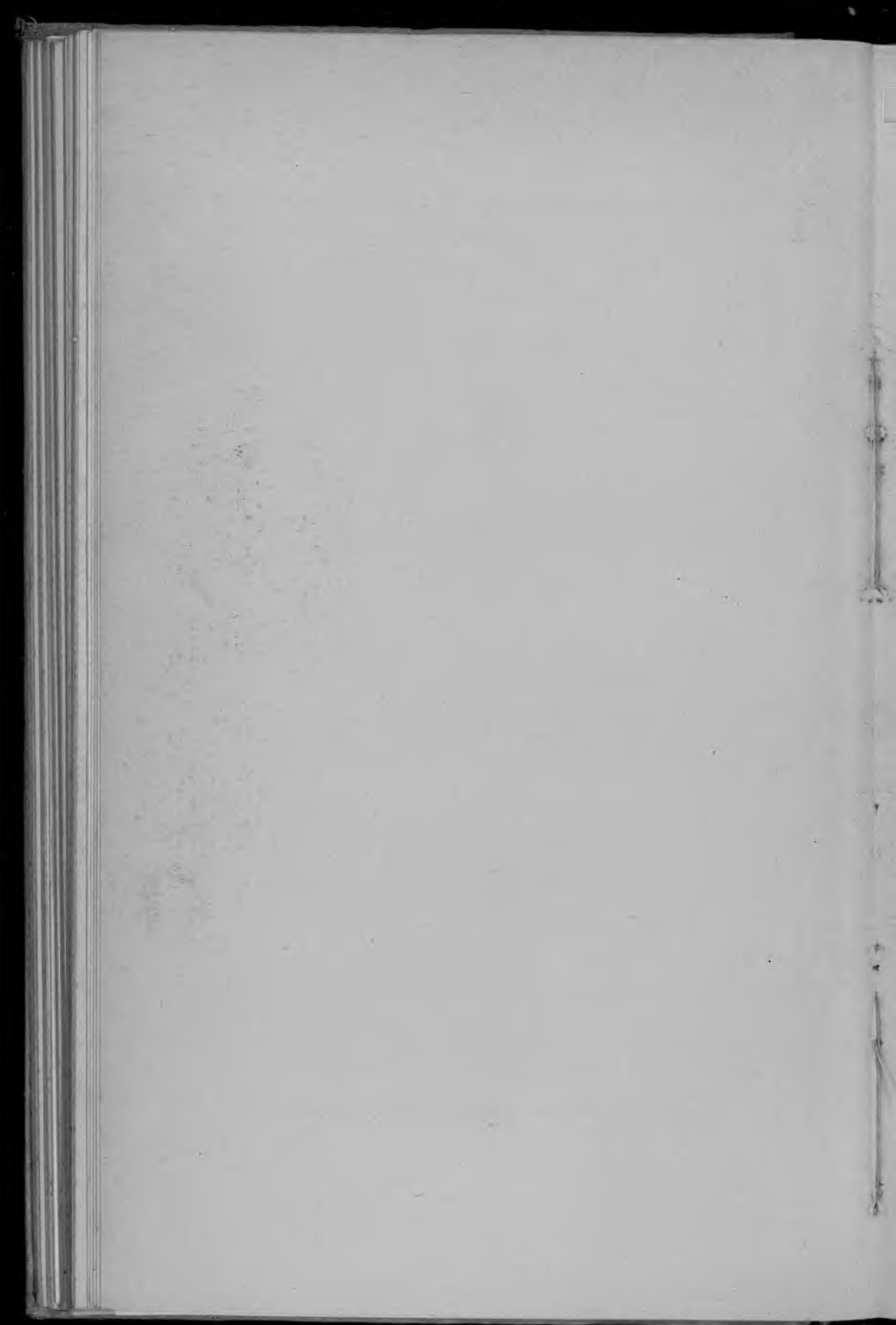
« Motori in moto ».

E per tutto il lago si risveglia il crepitio dei motorini di avviamento; presto qualche motore fa sentire il suo urlo lacerante: qualche altro risponde, finché dai quattordici apparecchi e dai ventotto motori, non sale una unica sinfonia, che il vento porta lontano: sinfonia di metalli ben temprati, di scoppi alterni, di eliche lanciate a fendere l'aria col loro sibilo.

Gli apparecchi fanno la ruota attorno al gavitello, descrivendo un sorridente circolo di spuma. Si « mollano » gli ormeggi. Sono le 7,45. Il mio apparecchio taglia l'acqua del lago e si impenna contro il vento: siamo in aria. Contemporaneamente salgono verso il cielo l'apparecchio di Valle, quello di Maddalena e un apparecchio officina. La squadriglia nera ha appena finito di decollare, che la seguono le squadriglie bianca, rossa, verde. In tutto, lo stormo ha impiegato sette minuti per spiccare il volo.

Punto sopra Ausidonia, passo sopra il Tombolo di Feniglia e fiancheggio Porto Ercole. Ecco la cima scabra dell'Argentario: oh meraviglia! essa, che è sempre coperta di nuvole, oggi è inondata da un fascio di luce solare e risplende come un faro, sulla terra e sul cielo. Le rughe delle sue rocce si svelano nude all'occhio che le fruga. Addio, vedetta d'Italia sulla gran piana di Maremma! Addio, monte amico, tante volte sorvolato a corona dalle ali tricolori!

La R. Aeronautica ha
progettato per il prossimo
dicembre una ~~...~~ crociera
Italia-Brasile. Con
quattro squadriglie di idrovolanti
di tre apparecchi ognuna.

FACSIMILE DEL COMUNICATO « STEFANI » REDATTO DAL DUCE

Il mare apre davanti agli occhi nostri il suo azzurro ventaglio. Lanciamoci verso il mare aperto, o camerati, come Padre Dante ci consiglia. « Fatti non foste a viver come bruti — ma per seguir virtude e conoscenza... »

Capitolo V

LA PRIMA TAPPA

Lo stormo si dispone in formazione, a rombi di cunei. Le quattro squadriglie formano in cielo una specie di croce. Alla testa della formazione sta la squadriglia nera, composta dal mio apparecchio, da quello del Generale Valle, e da quello del Comandante Maddalena, che segna la rotta, l'apparecchio di « navigazione ». Le due squadriglie laterali sono a 1500 metri dalla nostra e a 2000 metri l'una dall'altra, a sinistra quella rossa, a destra quella bianca. L'ultima squadriglia, quella verde, viene a trovarsi esattamente sulla linea di volo della prima, distante da questa circa mille metri.

Il volo sul Tirreno, sotto il sole mattinale, si svolge, agli inizi, in condizioni ideali. Sul mare non sono che alcune vele bianche a triangolo. Le onde palpitano come un velo alla brezza che viene dal nord e ci mandano su, verso i nostri occhi curiosi, gli spicchi incandescenti dei loro riflessi, bagliori aguzzi di sole. I piú gai pronostici, le piú leggere speranze, i piú ariosi pensieri sono permessi in questo momento.

Presto vediamo sulla dritta l'isola romanzesca di Montecristo, grumo di roccia, lambito da ogni parte

da trionfali onde marine. Ma è l'ultima visione di terra sgombra di nubi, che il destino ci permette.

Puntiamo verso le isole Vegezzi, all'imboccatura dello stretto, tra la Sardegna e la Corsica. In prossimità delle isole, che si annunciano da lontano tra la foschia, il vento si fa piú forte. Da principio non ce ne allarmiamo, perché è noto che nessun velivolo è mai riuscito a superare le Bocche di Bonifacio senza lottare contro le correnti d'aria che vi si ingorgano con furore. Ma presto l'orizzonte si carica di nuvole. Il sole scompare. Grandi cumuli coprono il cielo. La navigazione, in prossimità dello stretto, si fa tormentosa: sul mare, che ha preso una tinta livida, si inarcano grosse onde temporalesche.

Ormai piove e il velo d'acqua ci toglie la vista della isola della Maddalena, che tante volte mi è apparsa sopra il cuscino di spume che perpetuamente la circondano, con le sue caserme piatte, i suoi terrapieni e le sue rossastre piazzuole, avanguardia marittima d'Italia. Addio marinai bianchi, che certo ci salutate sventolando bandiere! Di quassú, in mezzo alle nuvole, non possiamo vedervi: eppure siete l'ultimo segno vivo della Patria sul mare. Cerco l'isola di Caprera, dove dorme il Leone biondo, che portò il nome d'Italia ai cieli dell'epopea, su quei due mondi medesimi che noi allacceremo col nostro volo. Ma l'isola, in questo frastaglio di coste e di seni, sconvolti dalla furia del mare, in questo urlo di vento e mentre già nuvole fosche confondono in un solo manto sinistro l'aria e l'acqua, non si può identificare. La Tua ombra ci protegga, eroe delle mille battaglie, simbolo del volonta-

riato e del sogno di redenzione della nostra gente!

Anche cerchiamo invano il piccolo e grazioso Porto Torres, che saluta di solito i naviganti dell'aria, con l'arco civettuolo delle sue casine bianche. Dalla parte della Corsica si intravvedono scogli aguzzi: la Sardegna è tutta coperta di nuvole. Ecco l'Isola dell'Asinara, che appare e scompare. È piú lugubre del solito. Laggiú ebbero sepoltura i prigionieri di guerra austriaci, trasportati dai serbi durante la tragica loro ritirata e, qui giunti, morti di fame e di colera. Sono le nove e venti.

Lasciamo alle spalle le Bocche di Bonifacio e ci avventuriamo sul mare sempre minaccioso. Le nubi si fanno piú basse. La pioggia piú insistente. Ci infiliamo dentro il groviglio temporalesco. Per mezz'ora non vediamo piú lo specchio del mare. Poi questo ricompare, per darci una visione fugace della sua furia selvaggia. Ritorniamo nella foschia. Gli apparecchi sono costretti a distanziarsi gli uni dagli altri per timore di collisioni. Le nubi scendono sino al pelo dell'acqua. Il vento ci sbatte in un ballo sgarbato. È duro e costa fatica mantenere la rotta. L'acqua crepita sull'apparecchio.

La battaglia dura per un'ora e mezzo, poi torna il cielo sereno e il sole. Sotto di noi, il mare è improvvisamente calmo.

Avevo fino a quel momento maledetto i bollettini meteorologici: ora mi vien fatto di benedirli. Forse le due ore trascorse fra la burrasca rappresentano un fenomeno imprevisto e imprevedibile di breve durata.

Ad ogni modo, ne siamo usciti vittoriosi e si pensa solo al buono, quando il peggio è passato. Cosí ragionavo, rallegrandomi al bel sole mediterraneo, che mi illudevo ci avrebbe accompagnati sino alla mèta. Non mi ero accorto che quella illusione di sereno altro non era che «*l'occhio del ciclone*», fenomeno ben noto ai naviganti marini.

Tutto intorno, nubi nere e spaventose si adunavano, rotolando a soffocare il sole. Presto ebbero ragione di lui e ci presero nella loro viscida orrenda stretta. Tutto quello che avevamo sofferto dal passaggio dello Stretto ad ora, era nulla in confronto a quello che ci aspettava.

Per quasi due ore gli apparecchi ingaggiarono una lotta di vita e di morte con gli elementi inferociti. La natura aveva scatenato tutte le sue forze misteriose, incoercibili e selvagge, lanciandole contro di noi. Il vento ci bloccava nello spazio, dandoci l'illusione di tenerci fermi: poi, all'improvviso, abbandonava la stretta e noi precipitavamo per diecine di metri, in un vuoto d'aria, profondo come un pozzo, di cui non si vede la fine: poi ci riportava tra i suoi gorghi, i suoi mulinelli, i suoi schiaffi. L'apparecchio « scarrocciava », rullava, si impennava, come imbizzarrito e perduto nell'aria instabile, con salti spaventosi. La pioggia era cosí forte, che ci stupivamo potesse resisterle la tela delle ali: la visibilità era nulla: e quando, tra una nuvola e l'altra, compariva il mare, vedevamo, sotto di noi, onde alte come montagne.

Ebbi in quel momento l'angoscia della disperazione:

forse la crociera atlantica era perduta proprio alla prima tappa!

Avremmo potuto mantenere il dominio degli apparecchi? Se un motore in quel momento avesse smesso di funzionare, l'apparecchio e l'equipaggio sarebbero stati travolti dalla tempesta e ingoiati dal mare.

Tutti i pensieri insidiosi, che suggerisce l'avversità della fortuna, mi venivano alla mente. Forse non avremmo dovuto partire. Forse la crociera era nata sotto cattiva stella. Una raffica di vento investí il mio apparecchio cosí duramente, che da due a trecento metri di quota fui trascinato fino al pelo dell'acqua. Miracolosamente l'apparecchio riprese, allorché già mi ritenevo perduto. Con fatica guadagnammo quota, senza che mai cessasse la furia della tempesta.

Non so quanto tempo passasse. So che aumentai i giri del motore, perché il mio apparecchio aveva bisogno di maggior velocità per stare in aria. Non potevo neppure mantenere la formazione, senza la certezza di investire e di essere investiti. Cinque apparecchi rimasero con me, gli altri si spostarono verso il nord. La mia radio trasmittente non funzionava piú.

D'un tratto scorsi terra. Era Minorca? Cercammo di orientarci alla meglio. No, era Maiorca. La prima isola delle Baleari era passata a due chilometri, forse, sulla nostra dritta, senza che ce ne accorgessimo. Riconosco, a nord, la curva della Baia di Pollenza, dove aveva ammarato, nel 1928, lo stormo della prima crociera. Taglio allora decisamente verso il sud dell'isola.

La navigazione sotto vento diviene impossibile.

I motoristi collocati agli oblò, per segnalarci la posizione degli altri apparecchi, venivano a dirci, di tanto in tanto, di scostarci a dritta o a manca, per evitare le collisioni: era l'ultimo mezzo che restava a nostra disposizione, per guidare l'apparecchio in mezzo alla bufera.

Ad un tratto, persi il controllo dell'apparecchio, trascinato vorticosamente in un «remous», senza che potessimo opporre alcuna resistenza. A dieci metri dall'acqua lo riprendiamo. Finalmente mi si spalanca davanti una piccola baia all'estremità meridionale dell'isola.

Vedo due idrovolanti già ammarati al riparo. Sono nostri? Sul momento mi sembra di sí.

Ammaro presso di loro, seguíto da altri cinque apparecchi atlantici. Gli idrovolanti che avevo intravisto dall'alto non erano italiani: erano francesi della Aéropostale, che da due giorni attendevano un attimo di tempo buono, per portare la posta, l'uno verso Tolosa, l'altro verso le coste africane. Eravamo scesi alla Baia di Puerto de Campos, all'estremo sud dell'isola. Le acque, a ridosso della scogliera che chiudeva la baia, non erano, però, del tutto tranquille.

Infatti, un nuovo pericolo si presentò per gli apparecchi, non appena buttammo l'àncora per ormeggiarli. Due di essi strapparono gli ormeggi e furono subito lanciati dal vento contro gli scogli. Gli altri minacciavano di fare altrettanto.

Gli equipaggi, con gli ufficiali alla testa, dovettero procedere a spossanti manovre per salvarli. Non vi era piú distinzione di grado. Io davo una mano a Cagna,

che si dimostrò insuperabile. Longo e Bonino lavoravano a tutt'uomo; Teucci e Donadelli erano zuppi d'acqua come noi. Si vide subito che, per salvare gli apparecchi, era necessario trasportarli tutti alla riva sulla spiaggetta e tirarli a secco. Occorreva soprattutto aiuto di braccia umane. Come Dio volle, dopo avere tribolato per lungo tempo e aver passato le pene piú atroci, per la paura di vedere i nostri apparecchi andare in frantumi, riuscimmo a salvarli tutti e ad allinearli fuor dell'acqua sulla spiaggia.

Subentrò allora un'altra preoccupazione. Che fine avevano fatto le squadriglie, che avevano proseguito in volo? Con me erano i tre apparecchi verdi del Comandante Longo, piú Teucci e Donadelli della riserva. Come fare ad avere notizie degli altri otto?

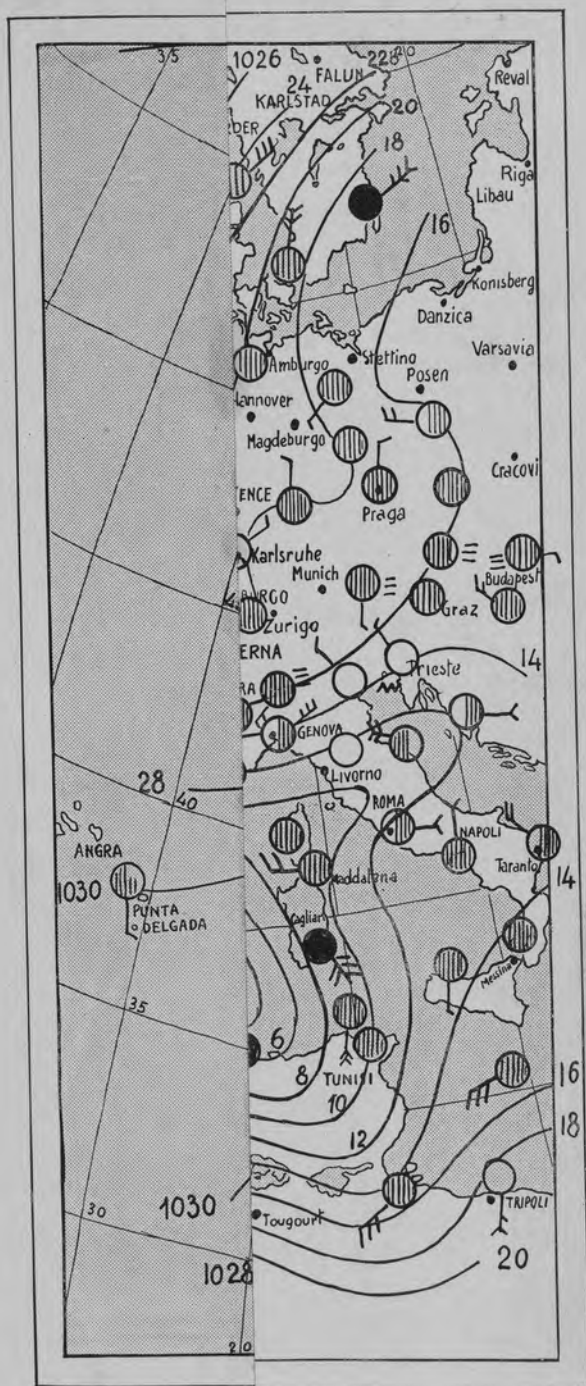
Prendo con me Longo e andiamo alla ricerca di un ufficio telegrafico. Lascio il comando degli apparecchi di Puerto de Campos al Capitano Cagna, che ha molto contribuito al loro salvataggio. Mi avvio verso il piccolo villaggio di pescatori, che non conta piú di trecento anime. Domando quale è la prossima stazione del telefono. Mi viene risposto che occorrono circa due ore di automobile per raggiungerla. Dove trovare un'automobile? Seguiamo alcune indicazioni vaghe e riusciamo a scoprire una vecchissima Ford sgangherata. Sarà come Dio vorrà. Ci mettiamo in cammino sotto la pioggia. Non vi sono strade su questo estremo lembo dell'isola, ma soltanto larghe carreggiate, nelle quali la macchina affonda. Si marcia per due ore. Finalmente ecco la stazione telefonica. Voglio mettermi in comunicazione con

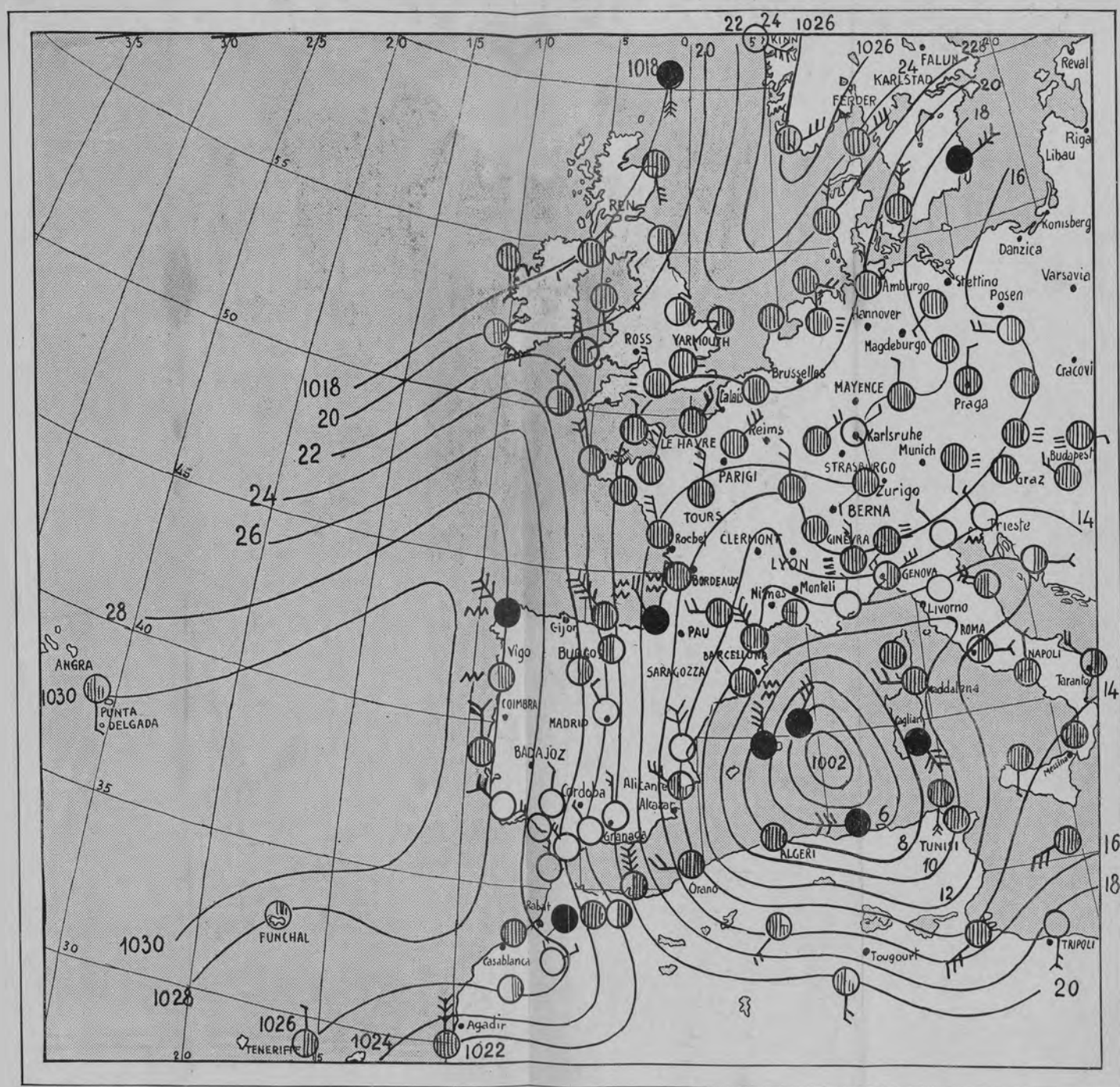
Palma, dove qualche notizia dei nostri apparecchi deve essere giunta. Ma il telefono non funziona. Sono appena le quattordici e fino alle sedici la lontana centrale telefonica non si apre. Altre due ore di attesa? È impossibile. Strepito, protesto, imploro; finalmente arrivo a mettermi in comunicazione con Alcudia. Si sono visti apparecchi italiani? Rispondono che il guardiano del faro ne ha scorti passare tre. E gli altri cinque? Nessuna notizia.

Si riprende la piccola Ford che arranca sulle medesime strade, affondata nel fango. Piove sempre. Finalmente, ecco un paese un po' piú grosso. Qui vi deve essere un'altra automobile, piú veloce. Sí, la troviamo: e avanti per Palma che dista ancora quaranta chilometri!

Vi arriviamo alle 17. Cerchiamo di metterci subito in comunicazione diretta con Cartagena, perché a Palma non sanno nulla. Ma il filo del telegrafo comunica soltanto con Barcellona. È impossibile avere altre notizie.

Con il gentile Agente Consolare, che Longo è riuscito a trovare, abbandoniamo il telegrafo e ci precipitiamo al Porto. Qui vi sarà qualche nave che possiede una radio. Troviamo l'« Infante Dom Jaime », una bella motonave fabbricata a Monfalcone da Cosulich. Domandiamo del Capitano e, portati finalmente alla sua presenza, spieghiamo il caso: urge mettersi in comunicazione radiotelegrafica con Cartagena, avere notizie di otto apparecchi italiani, eccetera.

Il cortese capitano non si raccapezza. Dobbiamo penare non poco a spiegargli chi siamo. Alla dichiarazione, che gli faccio, di essere il Ministro dell'Aeronautica Ita-

Catalogna).

CARTA DEL TEMPO SUL BACINO MEDITERRANEO ALLE ORE 8 DEL 17 DICEMBRE 1930 A. IX

(Carta della Deputazione Provinciale di Barcellona - Servizio metereologico della Catalogna).

liana, proveniente in volo da Roma, sorride incredulo. Non può immaginare che con quel tempo maledetto, che tiene il suo piroscafo chiuso nel porto da trenta ore, mi sia avventurato in volo attraverso il Mediterraneo. Ma alla fine si precipita alla radio, dove un simpatico radiotelegrafista si mette in comunicazione con Roma.

Quale sospiro si è alzato dai nostri petti, quando abbiamo saputo che tutti gli apparecchi erano in salvo!

Gli otto avevano proseguito in direzione nord, ove il vento era piú teso e piú regolare, perché non passava attraverso le gole montagnose dell'isola. Avevano raggiunto Los Alcazares ed erano tutti al sicuro all'idroscalo spagnuolo.

Scesi dal piroscafo, andai dal Console, e compilai il rapporto al Capo del Governo: poi con Longo mi recai a dormire con le ossa infrante, in un albergo sovrastante la baia.

Ma il sonno non venne. Ogni tanto passavano lampi davanti alla mia finestra. Chiamavo Longo. Forse la tempesta accentuava la sua furia. Forse il vento aveva avuto ragione dei nostri sei apparecchi, allineati sulla spiaggia di Puerto de Campos. Sentivamo l'urlo della bufera. Ma i lampi non erano che fasci intermittenti di luce, proiettati proprio davanti alle nostre finestre dal faro del porto. Anche quella notte passò: notte lunghissima, di angoscia. La mattina, all'alba, ripartimmo per Puerto de Campos, non prima d'esserci provvisti di sigarette per i nostri compagni.

Il mare era ancora feroce. Non era il caso di pensare alla partenza. Passammo tutta la giornata, ricoverati

in un'osteria, composta da un'unica stanza semi buia, piena di fumo. I pescatori di Puerto de Campos vivono isolati dal mondo, in una ventina di case, hanno costumi primitivi e parlano un dialetto catalano incomprensibile. Non bisognava guardar tanto per il sottile. Tutti insieme, ufficiali e sottufficiali, passavamo le ore studiando il tempo, nella speranza, purtroppo vana, che cessasse la tempesta. Ci facevano compagnia, in quel bivacco, quattro guardie di finanza e due carabinieri spagnuoli. Eravamo sempre zuppi d'acqua per le continue esplorazioni agli apparecchi. Mangiavamo nella nostra « combinazione » di volo. Qualcuno, per deficenza di tavola, teneva il piatto tra le gambe. A notte dovemmo pur pensare a riposare in qualche modo. Ci raccogliemmo in una casa che affittammo per l'occasione. Le stanze erano completamente sprovviste di vetri. Il vento ci fischiava addosso: l'umidità ci penetrava nelle ossa: la bufera entrava liberamente tra le quattro mura, ballando la sua fantastica ridda. Qualche ufficiale preferí rifugiarsi dentro l'ala degli apparecchi. Io rimasi e ne subii le conseguenze. Quella sosta mi rese febbricitante per parecchi giorni.

La tempesta durò 48 ore. Finalmente vedemmo rischiararsi il cielo. Non c'era tempo da perdere e diedi l'ordine della partenza. Ma anche questa non doveva essere tanto facile. Gli apparecchi sulla spiaggia si erano completamente insabbiati. Il vento aveva portato cumuli di arena intorno agli scafi. Tutti noi, ufficiali, motoristi, radiotelegrafisti, con l'aiuto dei pescatori del paese, ci mettemmo intorno a questa nuova fatica,

col terrore che la tempesta ci riprendesse. Occorsè molto tempo, ma finalmente gli apparecchi galleggiarono!

Il decollaggio procedette non senza difficoltà, perché la baia è chiusa da due scogli, che permettono un'apertura di circa cento metri. Non era possibile il rimorchio e bisognava portare gli apparecchi al largo, mentre il vento minacciava di trascinarli contro gli scogli. Arrivammo al punto giusto coi nostri mezzi, e cioè coi motori alla mano, ma occorse tempo per eseguire quest'ultima manovra.

Quando fui finalmente in aria, dovetti attendere una ora e piú, per vedere decollare i miei due nuovi compagni di squadriglia. Radiotelegrafai allora a Longo, che partisse per conto suo con la sua squadriglia, dato che il ciclone non era del tutto scomparso sul mare aperto, tanto che si ballava energicamente.

Infatti ne avvertimmo la coda fino al Capo Sant'Antonio. Qui, per fortuna, lo scenario della natura cambiò completamente. Comparve il sole a ripagarci delle recenti amarezze: poi un gran vento in coda ci spinse avanti di corsa verso la mèta. In due ore eravamo a Cartagena. Seppi poi che il ciclone si era sfogato su Algeri, causando molti milioni di danni.

Un'ora e mezzo dopo di me, arrivava a Los Alcazares il maggiore Longo, coi suoi tre apparecchi. Tutti fummo accolti con fraterna cordialità dal colonnello spagnuolo Ugarte, che già altre volte ci aveva ospitato, e dai camerati atlantici, la cui gioia nel rivederci fu certamente uguale alla nostra. Un solo pensiero brillava nella mente e sfavillava negli occhi di tutti: la crociera era salva!

Capitolo VII

DA CARTAGENA A KENITRA

Il colonnello Ugarte parla sempre dell'Italia. Quando arrivo a Los Alcazares, mi accade perfino di dimenticare che egli è un ufficiale spagnuolo e lo prendo per uno dei nostri. All'idroscalo c'è una stanza, che è la mia per antonomasia. So dove devo dirigermi, anche se nessuno mi accompagna. È una forma di ospitalità, questa, dei camerati spagnuoli, che non ha uguale. Siamo di casa. Gli atlantici hanno fatto gran comunella e cantano insieme con gli spagnuoli il « *rataflau* » e « *sul cappello* » a cori doppi. La mattina dopo il mio arrivo a Los Alcazares, ricevo la visita dell'Ammiraglio marchese Magaz, amabile, cordialissimo. È stato Ambasciatore di Spagna presso il Vaticano a Roma e poi Vice Presidente del primo Direttorio di De Rivera. Subito dopo arriva il giovane e simpaticissimo nuovo Capitano Generale di cui mi sfugge il nome. Viene col vecchio amico Principe Pignatelli, col quale abbiamo passato qualche minuto molto simpatico l'estate scorsa in occasione del volo di prova degli «atlantici». Si rinnovano i brindisi augurali. I nostri assordano gli ospiti col loro «*ir-or* ». Pignatelli risponde nello stesso stile, ma abbreviando: « per l'Italia... bum ». Regna sovrana la

piú spensierata gaiezza. Ma noi sentiamo un tono di affettuosa fraternità nelle oarole degli spagnuoli, che hanno il timbro della simpatia vera e profonda. Sembra quasi che intraprendiamo il raid per loro conto, tanto sono premurosi, tanto il cerimoniale di uso scompare, nella commozione intensa di certi momenti di maggiore effusione. Pensiamo a Cristoforo Colombo, che navigò per conto della Spagna l'oceano tenebroso...

Un giorno e mezzo di permanenza a Cartagena vola presto. Dobbiamo partire approfittando del tempo discreto che il ciclone ci ha lasciato in eredità. Salperemo domenica 21, di buon mattino. Il sacerdote cattolico dell'idroscalo è un grande amicone nostro. Ci annuncia che celebrerà la messa per noi. Accettiamo con entusiasmo, purché non la tenga troppo lunga. Siamo tutti molto religiosi, ma abbiamo una forte simpatia per le messe veloci. L'amico nostro ci garantisce che, in proposito, è un recordman. Lo applaudiamo con effusione.

La mattina della domenica è preparato un altare sullo spiazzo dell'idroscalo, davanti ai nostri apparecchi, in quella gran chiesa di Dio che ha per cupola il cielo scoperto. La breve cerimonia ha un fascino che ci commuove. Lontano, al profilo dell'orizzonte, è una linea celeste di monti, davanti è il mare. Insieme con noi, che siamo riuniti in un gruppo compatto, sono tutti gli spagnuoli dell'idroscalo. All'inizio della messa, il comandante lancia un razzo che è il segnale del religioso raccoglimento: alla elevazione il momento è

solenne: tutto quel popolo di soldati curva la fronte e s'inginocchia. Alla fine della messa, il comandante fa lo stesso segnale dell'inizio.

Sono quasi le otto: è giunto il momento di partire. Gli Spagnuoli ci abbracciano. Il decollo avviene entro pochi minuti, ed è contemporaneo per tutte le squadriglie. Si sale a larghe volute nel cielo quasi sereno; a mano a mano si rimpicciolisce sotto di noi il lago di Los Alcazares, tutto chiuso da lingue basse di terra e si allarga il panorama della Murcia tra il Capo della Nao e il Capo de Palos sul mare e nello sfondo la catena quasi irreale della montagna. La prima parte del viaggio è un poco noiosa perché il vento che viene dai monti ci fa ballare. Ma, progredendo verso il sud, anche il vento si placa. Mi mantengo in comunicazione radiotelegrafica con la stazione di Los Alcazares, la quale mi avverte che l'apparecchio del capitano Agnesi non ha decollato per un incendio al carburatore che gli ha bruciato i fili. È rimasto a fargli da scorta un altro apparecchio, in attesa che la piccola riparazione sia ultimata per ripartire insieme. Occorreranno ventiquattro ore. Il maggiore Longo ha ritardato la partenza per vedere di che si tratta e informarcene. Poi riparte. Ma è in forte ritardo nella nostra formazione e fa un bell'inseguimento per raggiungerci.

Spaziamo sul Mediterraneo, che va sempre più restringendosi a imbuto fino allo stretto di Gibilterra. La lingua di pianura della costa spagnuola si è fatta più stretta. Dopo Aguilas e Mojacar, piccoli paesi pescherecci della Murcia, ecco una punta di terra, dar-

deggiata dal piú bel sole mediterraneo: è il Capo De Gata. Un angolo brusco, quasi retto, della costa, e siamo di fronte all'incantevole profilo delle montagne di Andalusia. Si scoprono ormai nell'azzurro le cupole bianche della Sierra Nevada. Due anni fa le abbiamo sorvolate per raggiungere Granada e Siviglia. È raro che sul candore intatto delle nevi non risplenda il sole e straordinario è l'effetto di questo massiccio alpino sull'estremo lembo meridionale dell'Europa, qui dove l'aria calda già sente il continente africano.

Il Monte Mulhacen coi suoi tremila cinquecento metri domina il sistema della Sierra: sfilano davanti a noi i paesini di Adra e Motril, quest'ultimo alla foce di un irruente e gonfio torrentaccio. Io so che al di là dei monti, in mezzo alla conca di una valle, improvvisamente verde e rigogliosa, si nasconde Granata, la città dell'incantesimo moresco e oltre Granata si estende una delle piú belle e poetiche regioni del mondo: la piana dell'Andalusia, dolce paese! Ma oggi ben altro viaggio ci attende. Ecco sulla sinistra, quasi di fronte al Monte Mulhacen la prima punta dell'Africa avanzarsi in mare, come un cuneo aguzzo a triangolo. È il Capo Tres Forcas, che in una insenatura raccoglie la città arabo spagnuola di Melilla: ne avvertiamo la presenza dall'andirivieni di imbarcazioni, grandi e piccole, che animano quel ricco porto, che nel 1900 aveva quattromila abitanti e oggi ne ha 53.000. Ma quella suggestione di civiltà presto scompare.

Il Continente africano si presenta con un profilo di

alte e minacciose montagne. Sono i misteriosi recessi alpestri del Riff, cosí affini alle Sierre della Spagna meridionale. Nella lontananza, inondate come sono di sole, le montagne tra le quali Abd-el-Krim sviluppò la sua rivolta, tenendo in iscacco per tanti mesi gli eserciti della civilissima Europa si presentano coi piú rosei colori. Soltanto davanti a Melilla e a Ceuta vi è una striscia di pianura: la costa Marocchina è dovunque irta di montagne: i profili del Riff si fanno sempre piú scoscesi e ripidi, tagliati in cielo a spigoli netti. Si moltiplicano le catene montane a linee parallele e il panorama di questo estremo lembo d'Africa assume un aspetto minaccioso e selvaggio.

Ci avviciniamo, volando in formazione perfetta, verso il grande arco che i due continenti formano ad occidente, con lo Stretto di Gibilterra al centro esatto. Di qua e di là, sulle due coste, sono i villaggi berberi e spagnuoli. Non hanno forma ma colori diversi. Ecco nella lontananza, la cittadina spagnuola di Marbella, centro di bei vigneti, ancor rossastri di sole autunnale: la città è un piccolo mucchio bianco di casette digradanti dal colle al mare. Quasi esattamente simmetrica ad essa, sulla spiaggia d'Africa la città di Tetuan. È disposta ad arco, dentro un colossale anfiteatro di montagne, a duplice e triplice scalinata. Ha 43.000 abitanti. Sono le stesse casette bianche della città spagnuola tra svelti minareti.

La nostra attenzione si fissa ormai tutta sopra lo sperone grigiastro di Gibilterra, cosí strambo e aguzzo, tagliato nella pietra dura da un capriccio del Creatore.

Per uno scherzo della natura, esso non è legato al Continente europeo che per mezzo di una sottile e bassa lingua di terra. La striscetta si confonde col colore del mare, sicché Gibilterra pare sorgere dalle acque come un vero mastino, messo lí, all'imboccatura dello Stretto, a sorvegliarne il passaggio per conto degli Inglesi, padroni dei mari. Dalla parte verso il Mediterraneo non presenta il piú piccolo aspetto di vegetazione, né il piú modesto segno di vita umana. Dalla punta piú alta fino al mare, la sua schiena a sghembo è liscia e grigia, uniforme e piatta come un'immensa lamina di acciaio. Nessuno potrebbe inerpicarsi su questo dosso cosí scosceso e cosí uguale; alla selvaggia natura rupestre del massiccio gli Inglesi hanno aggiunto l'opera loro, coprendone a larghi tratti i fianchi dirupati con grandi strisce di cemento. Servono per raccogliere l'acqua piovana? Certo, perché lo sperone di Gibilterra non ha una sorgente, non custodisce una sola goccia d'acqua, e senza l'acqua, sul lato orientale della minuscola sassosa penisola, non potrebbero vivere e prosperare i giardini intorno alle ville civettuole, che gli ufficiali inglesi hanno costruito, trasformando un angolo di roccia in un lembo di eden: ma per noi, che arriviamo dal Mediterraneo, i contrafforti in cemento di Gibilterra assumono soltanto l'aspetto di una ancor piú guardinga sistemazione difensiva.

La cittadina di Ceuta, sulla punta d'Africa dello Stretto, ci si mostra invece graziosa e civettuola, piena di un incantevole fascino orientale, adagiata com'è

tra un verde folto di palme, in un piccolo arco, vera conchiglietta madreperlacea marina. Facciamo un largo giro verso Gibilterra, per attendere il maggiore Longo che ci sta inseguendo. Ma Longo ha tagliato il saliente africano di Tangeri ed è sbucato direttamente nell'Atlantico: ora si trova in vantaggio e spetta a noi l'inseguirlo.

Il vento si fa più forte a mano a mano che penetriamo verso l'interno dello Stretto. Già l'Atlantico ci invia il suo saluto e per così dire il soffio del suo respiro. L'ultimo saluto del Mediterraneo non è troppo cordiale: il *Mare Nostrum* ci vuol dimostrare una certa coerenza di carattere. Poco prima di Gibilterra un grosso nuvolone copre il cielo e si rovescia in pioggia sopra di noi. Per fortuna noi marciamo in fretta. E poco dopo sbuchiamo fuori dalla nuvola nel più bel sereno.

Tra le due pareti d'Africa e di Europa il mare si allunga, serpente azzurro brillante sinuoso. Lo Stretto è percorso da piroscafi di tutte le Nazioni. Si direbbero immobili, se un nastro di fumo non partisse dalle loro ciminiere e si allungasse in mare, sfioccandosi nella direzione del vento. Il rombo dei nostri motori riempie tutto lo Stretto. È l'estrema visione d'Europa. Avanziamo sempre più sull'Oceano, che spalanca davanti ai nostri occhi lo sconfinato panorama verde-azzurro delle sue onde, increspate dal vento, senza tregua avventantesi sugli spazi infiniti.

Ormai il vento dell'Oceano investe anche le nostre ali e ci costringe a guadagnarci duramente il passo

sul cielo terso di cobalto. Ma chi potrebbe esprimere l'ebbrezza che dà al nostro cuore, l'impeto di orgoglio che solleva, l'ebbrezza che potremmo giustamente dire panica di quest'ora? Ecco il campo segnato al nostro ardimento: esso è grande come il cielo. Vincere questa immensità, ridurre l'infinito sotto il nostro controllo, fare dell'Oceano un elemento soggetto alla nostra volontà, unire da una parte all'altra con un sol volo i continenti che esso ha tenuto per tanti secoli non solo lontani, ma ignoti l'uno all'altro — ecco un cómpito che rende la vita degna di essere vissuta sia pure a rischio di offrirla in dono per sempre.

Doppiamo nel piú terso cielo il Capo Spartel, su cui s'innalza, come una torre bianca, la città internazionale di Tangeri, ultima vedetta dell'Africa verso il continente europeo.

Tangeri ha 46.000 abitanti: un traffico intenso su i due mari e verso l'interno. Vedendola dall'alto se ne intuisce il sommo valore strategico... di un tempo. Il grande faro che risplende su Capo Spartel ha i colori di tutte le Nazioni d'Europa. Il porto offre modesta protezione ai piroscafi, ma può rifornirli. Infatti sta al centro di una produttiva regione. Noi ormai pieghiamo verso il sud, voltando recisamente le spalle all'Europa.

Non abbiamo sotto gli occhi, alla nostra sinistra, che la costa marocchina. La cittadina di Larache serve quale minuscolo porto atlantico alla zona spagnuola: di qui parte una ferrovia verso la plaga francese del Marocco. Poco piú in basso incomincia

infatti l'immensa terra africana, che la Francia si è assicurata anche sulle rive atlantiche. La visione del Marocco è pittoresca. Il terreno è leggermente ondulato verso lo Stretto, quindi progressivamente sempre piú pianeggiante. Grandi zone di un bellissimo verde si alternano a pianori bruciati e a squallide sebke. Ma la proporzione del territorio coltivato e fertile, diviso in bei rettangoli regolari, variegato di strade, sottoposto insomma alla cura intelligente dell'uomo supererà piú tardi la zona arida. Quale enorme riserva di ricchezza possiede la Francia! Come essa è tenace e coerente nei suoi piani di ordinamento e di dominio nelle sue terre africane! Il volo è continuamente variato da questo panorama di bella natura e dai pensieri che suggerisce.

Siamo in aria da quattro ore e mezza e non siamo affatto stanchi. Verso le tredici giungiamo in vista delle bocche del Sebú, il piú grosso fiume del Marocco. Le sue acque giallastre tingono a ventaglio l'oceano. Prima di rovesciarsi sull'Atlantico, si attarda in larghe volute entro il delta ed è veramente servizievole per i bisogni portuali della regione.

Ecco il porto e la cittadina di Kenitra. Qualche piroscafo risale il piccolo pezzo di fiume fino al porto, mentre noi lo sorvoliamo dall'alto. Lo sviluppo di Kenitra è dovuto ai lavori che fin dal 1921 i francesi hanno fatto per rendere navigabile, anche ai vapori transatlantici, l'estremo braccio del Sebú. Vorremmo fare un giro su Rabat, che dista 30 chilometri, ma vengo a sapere che Valle ha la fascia di un magnete

allentata e ordino l'ammaraggio. Le nostre squadriglie scendono rapidamente sulla baia di Kenitra.

Dall'alto si vede la linea dei gavitelli predisposta in una sola riga distinta, con le bandierine indicanti la posizione che ogni squadriglia dovrà assumere. L'ammaraggio avviene per squadriglia in linea di fila. Gli apparecchi che attendono in aria il loro turno, girano a sinistra. Tocchiamo l'acqua dolcemente e ci affrettiamo, coi nostri mezzi, al gavitello. Sono ad attenderci il maggiore Guasconi ed il tenente Klinger.

Occorre un po' di tempo per ormeggiare gli apparecchi data la forte corrente del fiume. Ma tutto procede bene. Scendiamo sulla riva, tra due ali di tiragliatori algerini. I Francesi hanno organizzato un bellissimo servizio d'ordine. Forse è stato preannunciato qualche scherzo poco gentile da parte dei fuorusciti italiani? Non so. Certo i miei ufficiali saprebbero come rispondere anche senza la mobilitazione dei tiragliatori. Ma non accade nulla. Io passo in rivista una compagnia di onore che è stata schierata per renderci omaggio, accolto con squisita signorilità dalle autorità francesi, che mi complimentano per il viaggio fatto e per quello che ci attende. Una pattuglia di sette apparecchi comandata da Pelletier d'Oisy, il grande asso francese, vola sulla nostra testa riempiendo il cielo di rombo festoso.

Mi saluta, in nome del Presidente, il generale Hogues. È un uomo fine e cortese: è stato aiutante di Liautey, il grande Maresciallo colonizzatore del Marocco, e si mette a mia disposizione per guidarmi in

città. Giunto all'albergo mi reco subito a far visita al Residente Saint.

Il rappresentante della Francia sta a Rabat, la città berbera convertita in un giardino.

La strada automobilistica che percorriamo per arrivarvi è bellissima e può fare invidia alle più moderne di Europa. Il palazzo del Residente, di stile moresco, attorniato da parchi e giardini lussureggianti, è una vera reggia. All'ingresso mi attende una compagnia da sbarco della Marina con musica. Viene suonata la Marcia Reale, poi la Marsigliese: siamo tutti irrigiditi nella posizione di attenti durante l'esecuzione dell'inno italiano e dell'inno francese. Sono accompagnato anche da Armengaud, Generale di Divisione della aviazione francese, volatore famoso. Egli e Hogues mi conducono nella sontuosa sala ove mi attende il Residente. Le accoglienze del signor Saint sono piene di forma: hanno quello stile francese fatto di finezza, che è proprio della terza Repubblica. Mi fa molti complimenti, si informa del nostro raid, mette a disposizione mia e dei miei equipaggi quanto può occorrerci, la sua ospitalità è piena di effusione. Viene servito lo champagne. Il signor Saint m'incarica di presentare i suoi omaggi al signor Mussolini. Lo assicuro che avrei fatto presente le sue cortesie al Capo del Governo Italiano e intanto lo ringrazio sentitamente. Quando esco dal palazzo la musica della Marina intona ancora la Marcia Reale e la Marsigliese.

Ritorno a Kenitra. Il Controllore generale di Kenitra o Governatore locale ci offre un « vino d'onore »

e mentre siamo adunati alla Casa di Francia, i marocchini suonano le loro fanfare composte soltanto di trombe e tamburi. Il nostro camerata francese, Pelletier d'Oisy, ci spiega usi e costumi del paese. Invitiamo a pranzo Pelletier insieme coi suoi aviatori e le ore trascorrono gioconde in loro compagnia.

Gli italiani della zona non sono molti, in questo periodo. Lavorarono qui, con profitto, fra la stima generale, negli anni scorsi, quando la Francia procedeva a ingenti opere pubbliche, ora terminate e sospese.

Ce ne è uno che ha una bella situazione sociale e passa queste ore con noi. Sapevo già, prima di arrivare, quale era la sua piú gradita e piú... ripetuta freddura all'incontro con gli italiani nuovi arrivati:

— Come se la passa a Rabat?

— Ma... cosí... Mi arrabatto!

Naturalmente anche noi gli facciamo la domanda che certo egli attende: però non arriva a completare la risposta, che anticipiamo in coro:

— Eh... sí!... lo sappiamo: si arrabatta!

Ce ne è un'altro — personaggio ugualmente importante, — che a un certo punto mi chiama in disparte, per esser certo che nessuno ci ascolta e infine a voce bassa e roca mi dice:

— Eccellenza, stia in guardia... Qualche giorno fa si aggirava in questi paraggi un pericoloso sovversivo fuoruscito antifascista...

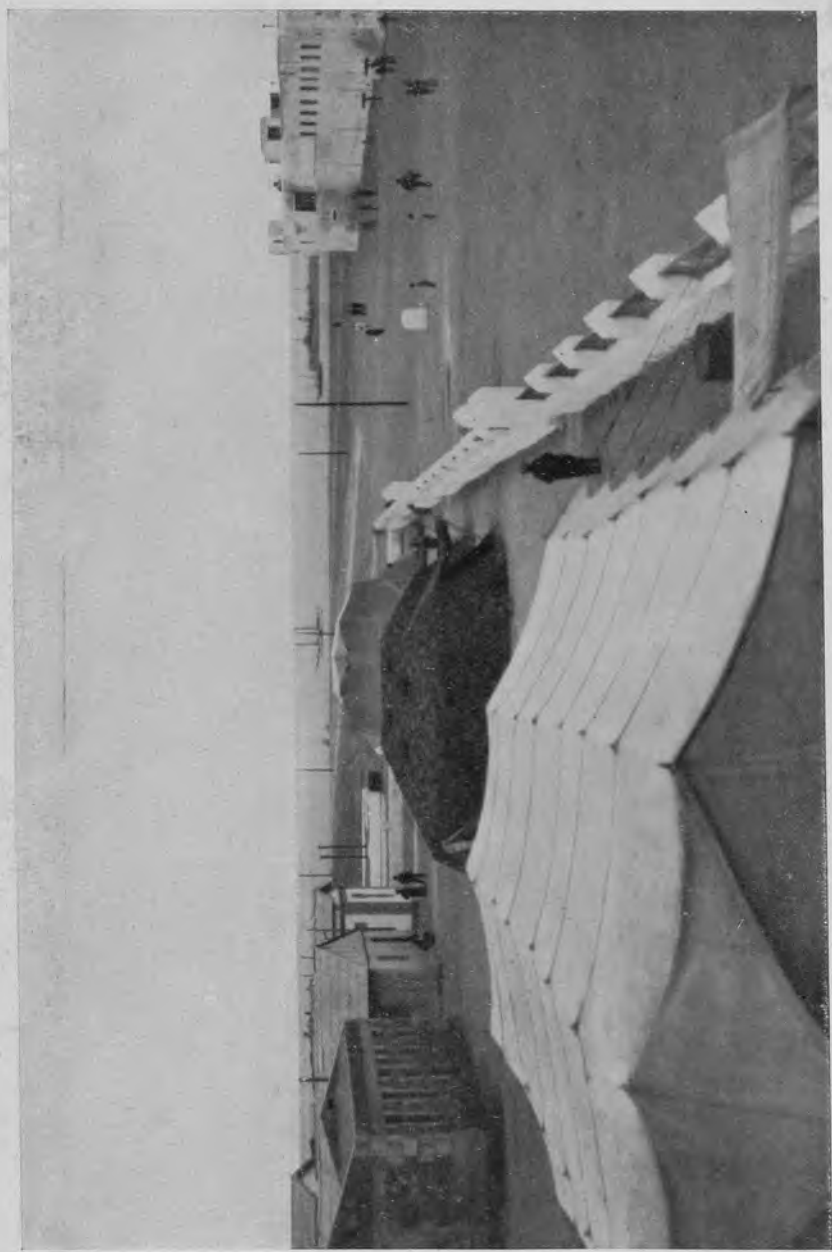
— ???

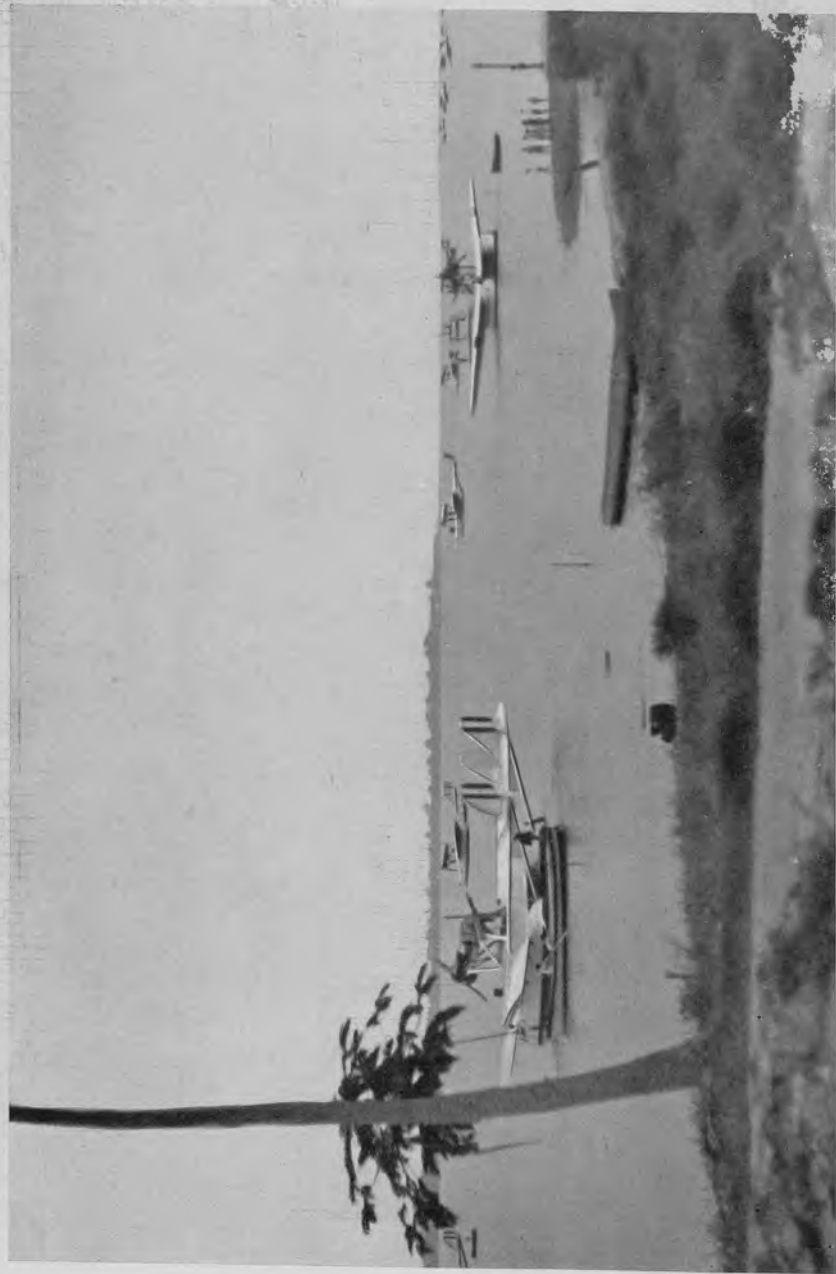
— Sí, Eccellenza, il celebre Schiff Giorgini...

9.

L'arrivo a Kenitra.

KENITRA — Colazione a bordo.

Gli apparecchi nelle acque di Villa Cisneros

Villa Cisneros - Le tende per il ricovero degli equipaggi.

Imbarco degli equipaggi a Villa Cisneros.

BOLAMA - L'ampia distesa della baia.

Bolama - La Messa al campo.

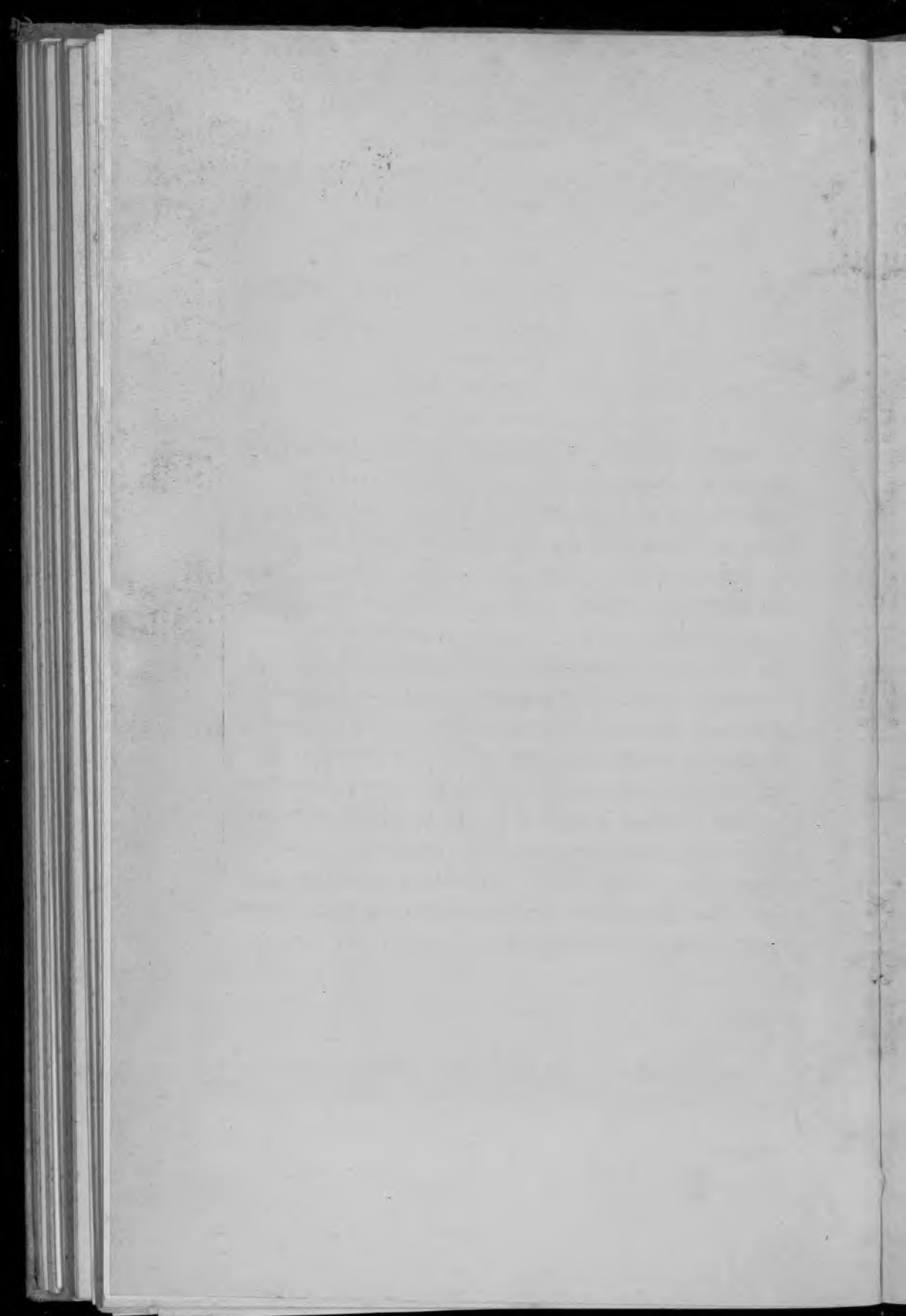
BOLAMA - La nostra pantera-mascotte.

L'incantesimo della misteriosa rivelazione è rotto al suono di una mia franca risata.

— Schiff Giorgini?... Stia tranquillo! Se lo incontriamo ci propone subito una partita di poker! Al tavolo del poker è pericoloso: è un recordman: è stato al tavolo, una volta, per 72 ore!

Errori di prospettiva, troppo facili a compiersi a tanti chilometri dalla madre patria!

Vorrei ripartire all'indomani mattina, ma all'ultimo momento debbo rinunziarvi, perché una forte nebbia copre le rive del fiume. I francesi hanno organizzato per me una gita a Fez, la città santa dei Berberi, residenza del Sultano. Non posso andarvi, perché sconto con un terribile raffreddore, e forse con un principio di polmonite, le ore terribili passate sotto la pioggia a Puerto de Campos, nell'isola di Maiorca. Mi coglie una forte febbre. Il maggiore Longo è il mio medico di fiducia. Mi cura all'uso marinaro, con forti massaggi di alcool e con pennellature di tintura di iodio. Sono, sul principio, scettico ma debbo poi convincermi che la cura è ottima perché alla sera la febbre scompare.

Arrivano intanto sul cielo di Kenitra e ammarano felicemente i due nostri aviatori che erano rimasti a Los Alcazares. Ormai la formazione ha tutti i suoi quattordici apparecchi pronti a partire.

Capitolo VIII

LA COSTA DELLA DESOLAZIONE

L'ansa del Sebù palpita appena ai primi albori che già i mezzi per il nostro imbarco sono pronti. La sveglia stamane è stata notevolmente anticipata. Lo strano è che fa freddo. Quando siamo partiti dall'Italia il clima era ancor mite, in questa stagione di primo inverno: qui dobbiamo indossare le uniformi pesanti e adoperare il mantello.

Il paesaggio, intorno a noi, è sepolto nella semi oscurità del crepuscolo. Il Sebú, scendendo al mare, si impantana in una specie di maremma bassa e male odorante: ma questo specchio d'acqua, da cui prenderemo il volo, ha una corrente impetuosa e infida. Le sue acque torbide hanno un aspetto piuttosto sinistro. Abbiamo voglia di partire verso il Sud. Alle 4,30 sono pronti i mezzi per l'imbarco: alle 5 il personale è a bordo. Potremmo decollare subito, ma grava nel fiume una nebbia pesante: anche la nebbia in Africa! Proprio così. Mi chiedo se sono nel Sebú, oppure su qualche braccio del mio fiume regale, — il Po — presso Goro o la Mesola...

Fra l'altro non si vedono le rive. Dobbiamo attendere che si alzi la nebbia. Una provvidenziale folata di vento

ci viene in aiuto: una delle rive si scopre. Sono quasi le 8. Ordino la partenza.

La stazione meteorologica di Rabat ci ha dato buone notizie sulle condizioni del cielo e del mare fino alla linea del Tropico, presso la quale ammareremo oggi, dopo una navigazione piuttosto lunga: piú di 1500 chilometri. Per ora le comunicazioni radio di Kenitra ci seguiranno in volo: dopo entreremo nella zona della radio di Capo Juby: poi in quella di Villa Cisneros. Il decollo avviene con la solita regolare rapidità, quantunque la corrente lo ostacoli e il carico sia notevole: 4000 chili.

Appena sollevati a una cinquantina di metri, compare all'orizzonte la distesa azzurra dell'Atlantico che una lieve striscia di terra ci nascondeva.

Puntiamo diritti verso il mare. Segnalo con un radiotelegramma a Roma l'ora della nostra partenza. Poco dopo vengo avvertito che l'apparecchio di Cannistracci-Vercelloni non ha decollato. L'umidità del fiume ha agito sul motorino di avviamento che non è partito. Calcolo che hanno ormai perso quasi un'ora e che sarebbe imprudente farli arrivare di notte a Villa Cisneros. Dò loro quindi l'ordine di partire all'alba del giorno dopo.

Ora non resta che seguire la costa marocchina sulla quale corre la ferrovia francese che da Kenitra va a Casablanca. Bianchi fiocchi di nuvole sono in aria. Il sole le investe. Sembrano delicate meduse aeree. Ma verso i confini di occidente una cortina piú densa e bigia di nebbia nasconde l'arco del cielo sull'Atlantico. Ecco sotto i nostri occhi un alveo di fiume che scende a ser-

pente verso il mare. L'Uadi Gron. Sulla sponda sinistra è la cittadina di Salè: sulla sponda destra vediamo. dall'alto, l'ampia e pittoresca città di Rabat, dove siamo stati ieri in automobile. Penso al destino di queste antiche città berbere.

I francesi hanno fatto dei due antichi centri africani una sola e grande città, che già è salita a oltre sessantamila abitanti.

Rabat era il punto di congiunzione tra il Marocco del Nord e quello del Sud, in mezzo alle due città sante di Fez e di Marakesc. Da Rabat, sul litorale marino, dovevano passare le carovane, perché era impossibile unire le due capitali attraverso una strada nell'interno, ingombro dalle alte propaggini del Medio Atlante e spaccato dalle valli profonde dei fiumi, che per parecchi mesi dell'anno non permettono il guado. I francesi hanno aumentato l'importanza di Rabat, collegandola con le ultime propaggini di Salè e facendone un bel porto.

Non soltanto dal punto di vista commerciale, hanno voluto fare, di questa graziosa cittadina, una base della loro penetrazione nell'interno; ma anche dal punto di vista militare: e ieri ce ne siamo accorti. A Rabat, piú che a Casablanca, convergevano, durante la rivolta del Riff, gli uomini, le armi e le munizioni della lontana madre patria.

Vorrei subito inviare un saluto per le vie dell'aria al Residente Saint che è stato l'ospite piú cortese della nostra squadra. Ma attendo di essere ai confini della terra francese.

Ancora un centinaio di chilometri e, dopo aver sor-

volato il piccolo borgo di Fedhala, ecco comparire da lontano la vasta macchia pallida di Casablanca, una delle piú graziose città africane, la perla del Marocco Atlantico, trasformata dai francesi e soprattutto dal Maresciallo Liautey in una specie di Granada africana. La città conta piú di cento mila abitanti, ma per la sua posizione centrale, per la conformazione naturale del suo porto, per la speciale importanza che le hanno dato i francesi, è salita oggi all'altezza delle piú belle e promettenti metropoli del Continente Nero, degna di figurare vicina ad Algeri a Tunisi a Tripoli, se non ad Alessandria e al Cairo. Dominata dall'alto dalla sua Kasbah, essa mostra un aspetto tipicamente arabo moresco. Anche le nuove costruzioni si sono attenute a questo stile, sollevando verso il cielo arditi pinnacoli di minareti e cupole gonfie di moschee, nonché palazzi bianchissimi dalle torri mozze e quadre, dalla leggiadra decorazione a traforo, con bifore o trifore che hanno il tipo ancor gonfio terminante a punta. Il grande Governatore francese, Liautey, aveva lo snob dell'arte araba, del costume arabo, e perfino — lui, cattolicissimo — della religione araba. Ai suoi tempi, prima della guerra europea e prima della rivolta del Riff, che fu un brusco risveglio e un terribile disinganno, l'elegante Maresciallo subí tanto il colore del paese e la suggestione dell'incanto moresco, da considerarsi un poco come un profeta moderno del mondo neo-musulmano. Amava parlare arabo, vestirsi all'araba e pregare nelle Moschee. Dietro la sua suggestione, i francesi si sono imbizzarriti a fare di Casablanca la Mecca Atlantica dei Berberi. È facile in-

dovinare di quassú, dove voliamo, il candore abbagliante, che congiunge il fasto della « Ville Lumière » agli incanti arabo-moreschi.

Ciò che maggiormente colpisce è il tentativo di vegetazione forzata che i francesi vi hanno fatto, creando minuscole oasi di palmizi sopra un pezzo di costa, che la natura aveva designato alla aridità e abbandonato al capriccioso impero delle sabbie desertiche. Ogni casa ha il suo giardino, ogni piazza e ogni contrada hanno le loro palme. Là dove piú intenso è stato l'intervento della civiltà europea e maggiormente si sono diffuse ricchezze, non si vede traccia di Europa: lí anzi si è voluto deliberatamente accentuare il carattere e lo stile berbero: Uffici pubblici, banche, caserme, tutto all'araba! Che stranezza! Eppure i marocchini autentici non sono in Casablanca che quarantacinquemila: il resto della popolazione è formata dai nuclei piú vari della gente di colore, che si son dati convegno a Casablanca, attratti dal fervore di traffico e dalla facilità dei guadagni: un bastardume africano senza carattere. Resta a vedere quale sarà l'avvenire riserbato alla bianca città dopo il mutamento di politica che i francesi hanno dovuto fare per la rivolta marocchina. Casablanca e il suo ricco territorio che la circonda, di color verde tenero, resterà tuttavia, per ogni europeo che vi giunga, uno stupendo esempio di colonizzazione intensiva.

Volteggiamo sul cielo, in segno di saluto alla bianca capitale del Marocco, e di qui mando il mio telegramma a Saint: gli Italiani sono sensibili ad ogni forma di cavalleria. Proseguiamo verso il Sud, lungo la costa che

abbonda di pascoli rasi e qua e là di orticelli arabi dal tipico pozzo. Passano altri alvei di fiumi, tra colline basse a semicerchio e i villaggi di Azimur e di Mazagan, dalle piccole baie popolate di barchette. Ma subito dopo tagliamo nettamente la vasta insenatura oceanica, che fa un grande arco dentro il continente, ed entriamo sul mare aperto. Facciamo cosí circa tre ore e mezzo di volo con l'aliseo in poppa.

Alla sinistra è l'ultimo contrafforte montuoso, che il grande Atlante spinge fino al mare: grandi massicci, erti sino ai tre mila e ai quattro mila metri del Gebel Likoum, del Gebel Glaoui, della Punta e del Passo di Bibaum, incappucciati di candida neve. Ma essi sfumano nell'interno. Noi respiriamo la libera aria marina, che si va facendo sempre piú calda.

Ormai non c'è alcun segno di vita, a mano a mano che proseguiamo verso il sud, se non il nostro motore, che romba, la nostra elica, che gira vorticosamente e il nostro cuore, che vigila. Ogni tanto il vento atlantico si fa piú forte, oppure diventa lieve.

L'Oceano è incantato in una calma miracolosa, in un silenzio perfetto. Il nostro cuore batte serenamente il tempo sul ritmo del motore, in una cadenza di allegrezza e di forza. Questo sole di Africa ci dà una deliziosa vertigine, nella quale si confondono lo splendore del cielo e lo specchio abbagliante dell'Oceano. È una giornata di bellezza senza macchia. È luminosissima. Su dal mare, che è di un bleu profondo, sale verso di noi una luce sempre piú intensa.

Davanti a noi, che abbiamo lasciato, senza vederlo,

alle nostre spalle, il Capo Noun, non è che un panorama sconfinato di acque, dalle tinte intense. Ritorniamo in vista della costa poco sopra il Capo Juby.

Io ho visto i piú strani e diversi paesaggi nei miei voli: ho percorso in varie direzioni il deserto libico, la sconfinata e malinconica Gefara. Quantunque, sorvolando le nudità desertiche tripoline, il cuore si stringa e si faccia piccolo, tuttavia una certa vegetazione, miserabile ma tenace, non cessa dal mettere qua e là, sulla sabbia, qualche macchia piú scura. E non è difficile in Libia, dietro la cunetta di una duna, in un avvallamento striato di madresiepi di sparto, indovinare un formicolamento di greggi nomadi e, di ora in ora, qualche tenda beduina, un filo di fumo, che indica un po' di umano respiro e qualche ciuffo di palma, che il sole proietta sulla terra arida. Ma qui nulla di nulla. Soltanto sabbia e sabbia, percossa a perpendicolo dai raggi implacabili del sole. La terra si arroventa all'infinito senza limiti, senza difesa, senza fiato. È la misteriosa plaga del Rio Oro, tragica nella sua nudità, spoglia di tutto, dal monotono uniforme color giallo. Incomincia da Capo Noun, questa costa desertica, scende perpendicolarmente a Capo Juby e arriva senza mutare mai aspetto fino a Villa Cisneros, la nostra tappa odierna. Guai ad ammarare in queste spiagge terribili. Ricordiamo, insieme con Cagna, le peripezie terribili dei piloti spagnuoli o di quelli della linea francese Latécoère, che furono fatti prigionieri dai predoni nomadi e trasportati all'interno: i casi pietosi e tragici di Marcel Reyne, di Odoardo Serre, del pilota Mermoz, degli aviatori Pivot

e Vidal. Ma il nostro apparecchio avanza senza alcun segno di stanchezza. L'occhio finisce per abituarsi allo squallido paesaggio che attraversiamo, e, alla fine, una certa ammirazione brutale per queste immensità occupa il cuore. Abbiamo ancora qualche ora di navigazione. Forse il deserto opera su di noi col suo fascino, che anestetizza l'angoscia come lo sguardo del serpente. Il cervello è pieno di indifferenza lucida. Il nostro colossale insetto di metallo divora i chilometri, sorpassa i promontori selvaggi, riempie di rombo le solitudini, vince il mare e il deserto. Si fa in noi uno stato di strano sonnambulismo. È difficile avere il senso del tempo. Senza un vigile controllo della volontà, sarebbe facile abbandonarsi a un dolce dormiveglia.

Subentra una gran voglia di ritrovarsi fra gli uomini; si ha il desiderio di case, di mura, di verde, per sfuggire all'incantamento della solitudine. Il Capo Juby — una lingua di terra sul mare aperto, un campo di aviazione sulla sabbia e il piccolo rettangolo bianco del fortino — casamatta, o caserma, o prigione, castellaccio sinistro, dominato da una antenna radiotelegrafica — è passato sotto i nostri occhi nella sua desolata solitudine, senza uno spiazzo d'erba fresca nei dintorni o un profilo di albero sulla terra, con qualche barchetta in mare. Proseguiamo sulla arena brulla. Di queste barche sospette, ne abbiamo incontrate alcune e altre ne incontreremo lungo il litorale. Non è una vista che faccia piacere. Sono cariche di mori che spesso esercitano su queste coste, con molto profitto, l'industria dell'aviatore. Dal fortino, gli spagnuoli, sempre cavallereschi, grandi ca-

merati nostri, sventolano una enorme bandiera, agitano fazzoletti, fanno vivaci gesti di saluto. Addio amici, « la via lunga ne sospinge » e Capo Juby non ci invita a una tappa straordinaria...

Proseguiamo sulla arena brulla.

Ricordo un'antica leggenda, che parla della capitale sconosciuta dei mori del Rio de Oro. Si dovrebbe chiamare — con un nome molto romantico — Smara, e dovrebbe essere costruita nell'interno, sul letto asciutto del Seguiet-el-Hamra, che attraversiamo. Nessun bianco, si dice, ha potuto penetrarvi. Dovrebbe essere a 300 chilometri dalla costa. Passiamo esattamente sopra alla Baia di El Mers, nella cui direzione Smara, l'ipotetica città delle delizie moresche, forse si trova. Ne chiedo notizie al mio compagno di volo, che già è passato da queste parti un anno fa. Bisognerebbe avere un aeroplano sicuro, molta benzina e buoni strumenti di bordo per andare a vedere. Ma non vi sono carte né punti di riferimento, sull'immenso deserto del Rio de Oro. Per conto loro, gli spagnuoli non si sono mai curati di andarla a cercare. Noi abbiamo oggi altro da fare.

È ormai mezzogiorno. Chiedo a Cagna: Hai appetito? — Non c'è male — risponde e mi lascia intendere che ne ha molto. Bene; gli ammannirò una sontuosa colazione: una scatola di carne, acqua minerale, un litro di caffè.

Sotto di noi c'è poco da vedere: Capo Juby già si perde nella lievità della lontananza marina. Ma ecco, sul mare, compare un piccolo segno nero: si fa piú visibile: prende la forma di una lancia: è una bella nave

da guerra: uno dei nostri navigatori: forse l'«Usodimare». Vi passo sopra con l'apparecchio. Tutti i marinai sono sopra coperta, arrampicati sui ponti piú alti e ci fanno mille gesti di saluto, certo ci gridano il loro affettuoso augurio. Gli ufficiali, anch'essi, sono tutti protesi verso di noi dal ponte di comando e l'emozione del nostro passaggio è tanto grande, che dimenticano le norme rigide della marina: salutano allargando e agitando le braccia. È un momento di gioia profonda. I marinai hanno portato sul castello di prua una grande bandiera e l'agitano al vento.

Da Capo Juby a Villa Cisneros vi sono circa 600 chilometri, cioè ancora tre ore di volo. Avanti, avanti sempre! Il mare ha l'onda lunga, fa molto rollare la nave, ma a noi non dà preoccupazione. Andiamo invece incontro a un fenomeno per noi nuovissimo: le nubi di sabbia. Ogni tanto qualche banco di color neutro, oppure una nuvola giallognola pende presso la costa, tra il cielo e la terra.

Il vento trasporta l'arena gialla del deserto molto lontano: a volte perfino alle isole Canarie, a 300 chilometri nell'Oceano. Noi sappiamo che la sabbia può danneggiare i motori. So anche che ogni tanto mette in aria, sulla sconfinata solitudine, una specie di nebbia fitta, che va in gola e negli occhi: so che a volte crea irreali castelli, mobili ed evanescenti colonne, torrioni quadrati, mura compatte, una specie di fata Morgana, che ha fatto perdere piú di un apparecchio.

Bisogna girare intorno a queste nuvole di sabbia, che incontreremo anche piú tardi, se non si vuole respirare

un'aria arida e soffocante. Cosí facciamo, infatti, lasciandole al nostro fianco: ciò nonostante abbiamo ugualmento il secco in gola.

Passano il Capo Bojador, la Punta Roquetta, il Capo Carnet, il Capo Levenne, inabitati punti di riferimento delle carte marine.

Sul litorale compare solo un gruppetto di mori straccioni. Come i loro colleghi delle barche, aspettano che qualche nostro apparecchio abbia una avaria... provvidenziale per la loro industria. C'è chi, al nostro avvicinarsi, corre e scappa. Forse a prendere un fucile?

Ecco, finalmente, una lingua di terra, che si protende in mare per dieci chilometri, la penisoletta di Dakhla, alla cui estremità s'indovinano le linee tetre e pesanti di una costruzione grigiastra e la solita antenna della radio. Non un albero, non una macchia di verde. Invece, un reticolato che circonda tutto il recinto. Cagna è stato qui un anno fa e mi avverte che siamo arrivati.

È Villa Cisneros. Il sole sta per tuffarsi nell'Oceano. Flotta in aria la fresca porpora del tramonto. Ammariamo nel braccio di mare tra la Penisola e il Continente, per squadriglie, con una regolarità da prova generale. Il mare è «*fresco*», cioè leggermente mosso dal vento di nord est.

Nella minuscola baia è ancorata una cannoniera spagnuola, che, mentre ammariamo, spara a salve festosamente. È la «Canovas de Castillo».

La base di Villa Cisneros è stata organizzata dal Capitano Franco Cavallarin, che ci viene incontro con un motoscafo della Regia Aeronautica, qui depositato dalla

«Alice», parlando il piú puro accento veneto che si possa immaginare: è un bravo figlio di Chioggia.

Si ormeggiano subito, con non poca fatica, gli apparecchi e incomincia il trasporto dei piloti verso la spiaggia. A terra ci attende un Tenente dell'Esercito spagnuolo che regge la carica di Governatore del Sahara e un Tenente dell'Aviazione spagnuola.

Essi fanno del loro meglio per festeggiarci, insieme col Vice Console d'Italia a Fez, venuto a Villa Cisneros per l'occasione. Gli spagnuoli hanno sguardi fieri e tristi, una certa finezza da gran signori in esilio. Il Governatore è piccolo e tarchiato. Egli ci conduce verso il fortino, dove ha messo a mia disposizione la sua stessa stanza. Sbarcando, un fetore orrendo ci mozza il respiro. È il puzzo del pesce, che lo stesso Governo spagnuolo qui raccoglie in quantità immensa (la costa del Rio de Oro è la piú pescosa del mondo), sventra e secca al sole, dopo averlo salato. Il mio ospite mi dice che se ne raccolgono 10 tonnellate al mese. Apprezzo la nobile industria ma faccio forza a me stesso per non tapparmi le narici e scappare.

Per i 150 metri che ci dividono dal forte sono scaglionati un centinaio di soldati spagnuoli, quasi tutti bianchi: uno, circa, ogni tre metri. Cara Spagna cavalleresca! Anche qui essa ci offre tutto quello che ha, con un fervore che commuove. Una tromba suona l'attenti, col caratteristico ritmo che sa di antiche avventurose imprese su terre lontane, un motivo che scende certo dai tempi di Carlo V il conquistatore, pieno di epica nostalgia.

A Villa Cisneros il piroscafo giunge una volta al mese. L'aeroplano rimane dunque l'unico mezzo rapido di comunicazione col mondo. Il gruppo degli Ufficiali spagnuoli e lo stesso Governatore con la sua famiglia sono sempre molto larghi di gentilezze cogli aviatori. Con noi poi che siamo italiani...

Facciamo un rapido giro per il forte. Esso press'a poco è eguale, come colore e come forma, a quello che abbiamo sorvolato a Juby. In sostanza è una casa quadrata, difendibile dagli assalti esterni dei mori, che sono qui padroni assoluti del paese, con un vasto cortile nel mezzo dove sono le tende per i soldati.

La guarnigione è rinforzata con i mori minuscoli delle isole Canarie. Le costruzioni destinate all'aviazione sono a cinquanta metri dal forte. Vi è un hangar con una casermetta per gli uomini di truppa, qualche camera per gli ufficiali, nell'hangar qualche apparecchio francese di riserva, proprietà dell'«Aéropostale».

Presso le casermette sono state alzate le tende per i miei equipaggi. Furono prese in affitto presso ditte italiane e portate qui dalla «Alice». Tra le altre, vi è la mia grande tenda del campeggio di Forte dei Marmi. La visito con grande curiosità. Sotto la tela sono allineati dodici lettini da campo, come in una corsia di ospedale.

Passiamo, quantunque stanchissimi, una sera dolce e graziosa in compagnia dei nostri ospiti gentili che si prodigano per noi: hanno organizzato tre pranzi d'onore in due giorni: Cagna ritrova subito, appena arrivato un vecchio amico, il fratello del sultano blù, Tarambuia,

che esercita qui una funzione di supremazia religiosa, e vive docilmente con gli spagnuoli, mentre suo fratello fa il razziatore nell'interno. È un moro sporco, dal volto espressivo. Ha fama di santone. Gli indigeni gli prendono la mano e se la strofinano al naso per aspirare la santità. Ho il terrore di quella mano, ho l'incubo delle mura della sua casa, sporche anch'esse in proporzione, quando il giorno seguente ci invita per prendere il the. Tarambuia offre le tazze mettendoci dentro le dita che lasciano le impronte. Gli dico che sono malato e che non posso, per questo, accettare il suo the, ma che ne è invece ghiottissimo Sua Eccellenza Valle... Il povero generale non può rifiutare e deve metter le labbra a quella tazza.

Le negre fanno danze in nostro onore, le solite danze africane. Sono donne di forme spesso perfette, ma, ahimè, incredibilmente sudicie. Gli spagnuoli tengono tutti in disciplina col terrore della sete.

Qui non vi è acqua, che viene portata per mezzo di navi cisterna delle Canarie. Se qualche negro sgarra, lo si porta fuori dai reticolati: non ha più la sua porzione di mezzo litro d'acqua al giorno...

So che un nostro ufficiale di marina si è gravemente ferito alla testa.

Gli mando subito in motoscafo il giovanissimo medico della cannoniera spagnuola. Poi vado anch'io. Ci attende una lancia a remi. Ma questa non può superare la barriera delle onde che si frangono nella spiaggia. E un marinaio erculeo ci trasporta sulle spalle fino a bordo. Come Dio vuole, giungiamo al piroscafo. Grandi saluti col Coman-

dante Magliocco: trovo, come comandante in seconda, un mio concittadino, il capitano di corvetta Ludovico Sitta, che mi fa festa e si affretta a regalarmi un chilo di sigarette italiane. Chiedo notizia del ferito e propongo sia inviato un messaggio all'«Usodimare» affinché muova subito alla volta di Villa Cisneros per portar qui il medico di bordo. L'«Usodimare» attendeva il passaggio dell'apparecchio di Cannistracci, a 100 miglia da Capo Juby, nella zona piú pericolosa per i briganti. Non era detto che Cannistracci dovesse subire una panne proprio in quella zona, mentre invece il povero ufficiale di marina era molto malconcio ed aveva bisogno della assistenza di un medico. Cosí fu fatto. Dal «Pessagno» mandai un fervoroso saluto al Ministro Sirianni e tornai a terra.

La sera stessa arrivò felicemente l'apparecchio di Cannistracci.

Gli equipaggi della crociera erano rimasti tutto il giorno presso gli apparecchi per i rifornimenti, operazione lunga difficile e faticosa per i pochi mezzi a disposizione.

Alla mattina seguente all'alba si poteva partire.

CAPITOLO IX

NATALE AI TROPICI

La serata della vigilia di Natale a Villa Cisneros è stata piacevole. Non soltanto l'ospitalità del tenente Governatore e degli aviatori è stata ispirata a quell'incomparabile stile spagnuolo, che direi virile e raffinato insieme, ma la compagnia degli spagnuoli, che sono qui in un gruppo molto affiatato e hanno immediatamente fraternizzato coi nostri, ha fatto scorrere le ore piacevolmente. L'aerodromo di Villa Cisneros è — come tutti questi dell'Africa — un campo di sabbia dura, su cui è segnato un doppio T. Eppure, gli spagnuoli si sono organizzati nell'hangar e nella casermetta, in modo da dare l'illusione di vivere in un lembo di Spagna, piú che sopra la costa desolata dell'Africa misteriosa. Hanno una sala da pranzo, illuminata brillantemente, con altre vicine, dove il tempo non è lungo e pesante a passare: uniformi sobrie ed eleganti, discorsi vivi e spiritosi, e perfino quadri e disegni ai muri. Essi suppliscono con la filosofia del buon umore e con l'affiatamento reciproco alla desolazione del deserto africano: l'arrivo e la partenza dei velivoli postali, che càpitano quasi sempre di notte, portano le ultime novità del mondo civilizzato, di qua e di là

dall'Atlantico. La civiltà moderna ha messo a loro disposizione per tre volte alla settimana « el correo aereo », un mezzo potente che dà l'illusione di non essere del tutto dimenticati dal resto dei viventi. « Escuadrilla del Sahara español-Aerodromo de Villa Cisneros »: ogni aviatore italiano ricorderà perennemente questa scritta e i discorsi che vi si fecero, gli episodi che vi furono narrati, i racconti d'Africa che animarono le fantasie.

Non manca chi ci incarica di salutare qualche amico lontano, di là dall'Oceano.

La stanza, che il Governatore ha messo a mia disposizione per la notte, è di un perfetto stile cittadino e toglie all'ospite qualsiasi angosciosa sensazione di trovarsi in una specie di cella di fortezza.

La sveglia naturalmente è all'alba.

Anche a Villa Cisneros, il freddo, durante la notte e nelle prime ore del giorno, è pungente. Usciamo quindi vestiti da inverno. Avremo modo e tempo di immagazzinare calore tra qualche giorno! Mi sveglio con l'immediato barlume che oggi è Natale. La dolce festa famigliare sarà passata in volo! È un modo come un altro di darle una certa solennità. Già da tempo avevo stabilito questo programma per il Natale degli aviatori. E in fondo non è stato male che siano sopravvenute le tempeste del Mediterraneo, a ritardare di tre giorni la nostra corsa sul mare. Siamo, stamane, tutti elettrizzati. Con l'aiuto del chioggiotto Cavallarin, gli equipaggi sono presto a bordo. Il mare è un po' grosso dentro la baia e dobbiamo attendere

qualche tempo per decollare. Col megafono, stando sull'ala, passo i miei auguri all'apparecchio vicino e questo all'altro e cosí di seguito. Il « Buon Natale » corre sulle ali bianche che il sole già accarezza.

Prendono parte agli allegri richiami, il capitano Cavallarin, col maresciallo montatore Guido Baffigo e coi due sergenti Fontana ed Izzo, che ci vedono partire con una certa malinconia. Noi avremo una festa natalizia piú brillante della loro.

Dai soliti bollettini radio-telegrafici, come già nei giorni precedenti, mi giungono buone notizie sulle condizioni del tempo. Oggi potremo collegarci con le radio di Port-Étienne, di Dakar e di Bolama. Sono quasi le nove. Il mare si è un po' calmato. Partenza! Gli apparecchi si innalzano rapidamente nell'aria luminosa, mentre all'orizzonte il sole già alto sulle acque, crea l'illusione di una scena magica a tinte oltremarine, rosee e violette. Sono, esattamente, le 8,50.

Questa, di oggi, sarà una delle piú lunghe tappe: circa otto ore di volo, se il tempo ci aiuta. Bisogna arrivare a Bolama prima del tramonto, che laggiú avviene alle 18,30. Il volo ha un bell'inizio: calmo splendore di cielo, di terra, di acqua. Siamo già un po' abituati al deserto del Rio de Oro e non facciamo quindi troppe meraviglie nel constatare che alla nostra sinistra continua, a perdita di vista, l'immensa solitudine della terra. La costa è orlata dalle spume del mare, che formano disegni sempre diversi, a seconda dei frastagliamenti del litorale; ciò basta a darci un po' di varietà di panorama.

Appena incomincia la navigazione regolare verso il Sud, lancio un telegramma augurale al Re, ed uno al Duce. Mi pare di seguire, mentre volo, il volo piú veloce del nostro pensiero di affetto, che scocca come un breve baleno, sulle antenne radiotelegrafiche, per la strada aerea di Roma.

Il nostro viaggio continua su questa costa della desolazione.

Arriviamo a Capo Barbos che il sole già sfolgora in tutta la sua forza. Qualche scoglio e isolotto esce dalle acque prossime alla costa: non vi è però segno di vita. L'isola Pedro de Galhe raccoglie soltanto un piccolo gruppo di uccelli acquatici.

Avvisto Capo Correiro e, in fondo, il Capo Blanco, che segna l'estrema punta del dominio spagnuolo. Ora entriamo nel regno dell'Africa Occidentale francese. Ecco le prime avvisaglie del Senegal: capanne di negri.

Port Étienne sta all'apice di una penisoletta, sottile come un pugnale conficcato sui fianchi dell'Oceano, tra due anse magnifiche, la baja di San Cipriano e la baja del Levrier. Non conta piú di una diecina di casupole europee dove vivono venti o trenta bianchi, e cioè, gli ufficiali che comandano la guarnigione, tutta composta di gente di colore, un medico civile e i funzionari della stazione di radiotelegrafia. Ma anche queste bicocche sono seminascoste dalle dune e sparse qua e là, cosicché dall'alto si vedono solo le barchette del piccolo porto. Le acque di Port Étienne sono straordinariamente pescherecce. La Francia ne

dirige e controlla lo sfruttamento e ne organizza la esportazione, ricavandone grossi margini di guadagno. Ma la ricchezza esula verso l'Europa. Infatti qui il paesaggio ha un aspetto di estrema miseria. Il clima è perfido.

La gente in basso cammina con larghi cappelli coloniali, perché il sole è di un violenza pericolosa. Soprattutto gli europei hanno difficoltà a tollerarlo. Anche ora, che non è giunto all'apice del cielo, infuoca l'aria e la rende pesante. Ci mettiamo tutti il casco coloniale bianco, alto come una cupola e a falde larghe, che ci trasforma un poco in «pizzardoni» del cielo.

Ci alziamo di qualche centinaio di metri, per trovare quella zona ideale, né troppo calda né troppo fresca, di cui soltanto gli aviatori sanno il segreto, quella specie di aerea galleria, che rende il volo tanto piacevole.

Anche gli aspetti del paesaggio sono molto migliorati nei confronti del Rio de Oro. Ma siamo sempre nella zona piú infernale dell'Africa sitibonda, estrema propaggine del Sahara. A Port Étienne i francesi hanno costruito un condensatore, che raccoglie raddolcisce e filtra le acque marine. È sempre meglio di quanto non accada a Villa Cisneros, i cui 250 abitanti debbono bere l'acqua che viene trasportata dalle Canarie. Ogni tanto si scorgono, vicino ai villaggi della costa, pozzi all'araba e pompe ad aria dalle grandi braccia distese. Insomma, si ha l'impressione che i francesi facciano, su queste sponde dell'Africa tropicale, quanto sta in loro potere per valorizzare la colonia. L'Im-

pero francese sull'Africa Occidentale è immenso. Si può dire, che dall'Atlantico riarso e sabbioso, al verde e ridente Mediterraneo, e dal Mar Rosso ai Laghi, e di nuovo all'Atlantico, la Francia domini senza soluzione di continuità un'intera metà del Continente Nero. È uno sforzo di secoli, che la Terza Repubblica è riuscita finalmente a sfruttare.

Poco sotto Port-Étienne abbandoniamo la costa, e tagliamo diritti sul mare aperto per circa 700 chilometri. L'Oceano ha, come sempre, la sua onda lunga, per noi poco preoccupante. Spaziamo liberamente in un cielo estremamente limpido, come una seta azzurrina, tesa all'estremo, senza una piega.

Ritorniamo sulla costa poco prima di Saint Louis. Il vento spira da sud. Ecco la Guinea Francese.

I commercianti di Rouen e di Dieppe hanno incominciato a frequentare le coste della Guinea verso la fine del 1300. Ma i primi a correre su questi mari furono genovesi e veneziani, che vi lasciarono qualche volta la vita e non ne ricavarono che benefici... per gli altri: ombre generose, anime audaci, dei fratelli Vivaldi, dei Da Recco, dei Malocello, forse vi risvegliate al passaggio delle svelte navi italiane, gli esploratori velocissimi, che portano il vostro nome e che oggi accompagnano il nostro volo?

Nel 1364 l'isoletta di Goré, che ci compare ora davanti, fu stabilita come un punto di approdo per i traffici della Francia: ma i fratelli Vivaldi, genovesi, vi erano giunti e naufragati un secolo prima. Malinconie! Dopo una breve parentesi, al tempo della guerra

dei cent'anni, che ridusse al nulla i diritti francesi, a tutto profitto dell'Inghilterra, il grande Richelieu, intorno al 1640, riconquistò l'Isoletta di Goré e fondò la città di Saint Louis. Al principio del 1700, su queste foci del maestoso Senegal, che stiamo trasvolando, i francesi fondarono la loro prima colonia africana, sotto la guida geniale di André Brues, che iniziò le colossali piantagioni dell'interno, sul modello di quelle che gli altri popoli occidentali già organizzavano sulle rive dei fiumi indiani. Alla metà dell'Ottocento il generale Faidherbe, una delle più interessanti personalità della moderna epoca coloniale francese, diede alla colonia primogenita del Senegal il massimo sviluppo, dapprima come funzionario, poi come politico, quindi come militare e come scienziato. Il suo sistema chiaro, conseguente e lungimirante, di collegamento fra l'uno e l'altro possedimento africano, non soltanto della Francia, ma anche degli altri Stati europei, il suo modo di amministrare le popolazioni indigene, in un felice contemperamento tra i diritti locali e quelli della madre patria, aprí la strada ai suoi successori, per fare del Senegal una residenza coloniale straordinariamente produttiva e pacifica. Oggi il territorio, che noi sorvoliamo, sta tra i più ricchi dell'Impero francese d'oltremare. L'esportazione dei prodotti del retroterra gareggia con quella della pesca sulla costa. Dei 163.000 soldati, che la Francia reclutò durante la guerra mondiale nell'Africa Occidentale, circa due terzi sono partiti di qui. Le quattro città della costa, Saint Louis, Dakar, Goré e Rufisque, hanno una am-

ministrazione autonoma. Dal 1916 tutti coloro che nascono in queste città sono di diritto cittadini francesi. Cosí si riempiono a macchina i vuoti demografici della Madre Patria!

A mano a mano che ci avviciniamo a Dakar, compaiono frequenti, sul mare, piccoli e grossi piroscafi, che battono le piú svariate bandiere del mondo. Dakar è uno scalo obbligatorio per le navi che debbono fare la traversata atlantica e non hanno sufficiente autonomia di combustibile. L'Aeronautica francese pensa di far partire di qui il servizio aereo permanente fra l'Africa e il Brasile.

Dakar non si scopre subito, giungendo dal Nord per le vie dell'aria. La costa procede diritta, tagliata nettamente sul mare, fino a Capo Verde, colossale sperone dell'Africa tropicale, vigilato al largo dal pittoresco arcipelago dallo stesso nome, le cui isole ci si presentano, forse sí forse no, all'orizzonte, con illusorii e sottili colori madreporici, in una visione irreale.

Via via che il viaggio procede, lancio a Roma, uno ogni ora, brevi messaggi radio-telegrafici, per informare il Duce e gl'Italiani sulle fasi del volo, che non potrebbe essere piú regolare. Quando, sull'ora di Greenwich, calcolo che in Italia sia mezzogiorno, scrivo su un foglio del mio blocchetto un messaggio piú lungo e lo dò al radio-telegrafista Tenente Venturini, affinché lo comunichi subito all'Eiar: in questo momento tutte le famiglie dei transvolatori sono riunite al desco natalizio, col pensiero rivolto a noi e quasi tutte stanno in ascolto alla radio, per avere le noti-

zie del volo. Nel mio messaggio dico ai nostri cari lontani che anche noi pensiamo a loro, che vogliamo loro molto bene, che navighiamo felicemente sull'Oceano, in perfette condizioni di spirito: e che facciamo loro tutti i nostri auguri. Il messaggio radio-telegrafico viene intercettato dagli apparecchi, che mi seguono, dove si sta continuamente in ascolto, e certo molti occhi di transvolatori, leggendolo, luccicano di commozione.

Fatto il messaggio, passiamo anche noi al pranzo di Natale. Non è molto lauto: quel che passa l'aereo convento: una scatoletta di pollo in gelatina e caffè. Durante la transvolata abbiamo bevuto sempre acqua. Ma oggi abbiamo con noi vino di lusso: una bottiglia prelibata che ha piú di un secolo: vino di Porto del 1805! me l'ha regalata, partendo da Orbetello, l'amico Generale Sacco. È un vino aromatico, prezioso, dal colore delicato: ma è potente come una torpedine: ne bevo un sorso e sento che mi brucia in gola. Con questo sole dei tropici è bene non esagerare! Cagna è del mio stesso parere e si inumidisce a lungo con la lingua le labbra bruciate. Passiamo la bottiglia nello scafo, dove Cappannini e Parizzi, ignari della potenza segreta di quel liquore, ne bevono un po' troppo... A un certo punto, mentre sto lottando intrepidamente con un pezzo di pollo, che oppone la piú valida resistenza, vedo scomparire Cagna nei recessi misteriosi dello scafo, tra i grossi serbatoi. Cagna mi fa una sorpresa. Fruga tra le valige e ricompare sul seggiolino di pilota con una mezza bottiglia di champa-

gne. Bravo Cagna! Lasciamo partire allegramente il turacciolo e beviamo lo spumante a seicento metri di quota, come augurale saluto al Natale.

Il mare è ora piú mosso. Il continente, giunto alla punta di Capo Verde, fa un brusco voltafaccia: la costa ripiega in un gomito ad angolo retto. Altri dieci o quindici chilometri, e la terra ferma fa un altro angolo strettissimo: ecco formata una leggiadra penisoletta.

Alla estremità della penisola, che, da tre lati ha l'Atlantico azzurro, e all'apice si unisce con il continente, vi è una bella baia rotonda, protetta da tutte le parti: qui sta incuneata la città di Dakar.

Una grande lanterna, alta centocinque metri, domina il Capo Verde. I suoi raggi guadagnano uno immenso spazio di mare. Un altro faro illumina l'entrata del golfo di Dakar. L'antenna della stazione radiotelegrafica è piantata presso i margini della cittadina, ad occidente. L'abitato del golfo è distribuito nel modo piú bizzarro e pittoresco. All'imboccatura, piantata nel cobalto purissimo dell'Oceano, è l'isola di Gorè, che non dista da Dakar piú di tre chilometri: sulla sponda del golfo, nettamente opposta a Dakar, quasi a specchio di quest'ultima, è la città di Rufisque, che si annuncia con un'altra svelta e potente antenna radiotelegrafica. Qua e là vi sono, sulla costa, gruppi di abitazioni, in muratura e in paglia, ciuffi d'alberi, minuscoli stagni. Una ferrovia parte da Dakar, gira intorno al golfo fino a Rufisque, e si lancia nell'interno, verso il lontano corso del Senegal e del Niger. Dakar

conta 40 mila abitanti, 15 mila ne ha Gorè e 17 mila Rufisque. Sono, senza dubbio, i piú grossi conglomerati umani della costa atlantica tropicale: e cosí vicini l'uno all'altro, formano, si può dire, un'unica città, di quasi 60 mila abitanti. Certo non si spiegherebbe questo enorme progresso, senza la felice ubicazione del porto e senza la benefica influenza dei due grandi fiumi vicini, il Senegal e il Niger.

Entrambi dominano con le loro acque, abbondanti e perenni, il retroterra di Dakar, ricco e ridente. I due colossali serpenti bianchi irrigano e rinfrescano tutta la zona con l'aiuto degli affluenti e scendono al mare, dopo aver fatto un viaggio straordinariamente lungo e tortuoso.

Il Senegal si scarica in mare poco piú sotto. Il Niger inonda tutta la zona senegalese, per rovesciarsi poi, molto piú a sud, ai confini del Camerun, nel grande golfo di Guinea.

Il paesaggio, nel frattempo, ha completamente cambiato decorazione: non piú l'arena gialla del deserto: lo scenario del continente è passato al piú intenso e violento trionfo del verde.

Procediamo ormai verso le regioni del Gambia, dalla vegetazione lussureggiante, tipicamente africana.

È incredibile l'effetto che questo splendore vegetale fa sull'animo nostro, tediato da tanta sabbia brulla. È una sinfonia di freschezza, è un gioioso messaggio di vita nuova, e, insieme, l'annuncio che la mèta ormai è vicina.

Alle foci del Gambia è la cittadina di Bathurst, ca-

poluogo della colonia inglese, sottile striscia di terra, innestata dentro il possedimento francese del Senegal, come uno spicchio di carne in un sandwich.

Siamo ormai alla regione dei tropici. Anche qui gli esploratori italiani, di Genova e di Venezia, si spinsero per i primi con le loro navi, armate, ahimé, dagli stranieri. Questo è il superbo e vasto regno di Antoniotto Usodimare, il geniale navigatore-pirata, che scopriva isole e terre ferme, per colmare una voragine di debiti, pressato dagli ingordi creditori di Genova: qui presso, alle Isole di Capo Verde, s'incontrò con un italiano degno di lui, Alvise da Cadamosto, veneziano: l'uno non sapeva dell'altro e proseguirono insieme sino a Rio Grande, battezzando con nomi augurali di santi e di belle donne le nuove terre. Li arruolava Enrico il Navigatore, il piú grande monarca che mai abbia avuto il Portogallo, e li pagava coi due terzi del bottino, se ve ne era, annettendosi intanto, d'urgenza, le regioni scoperte.

Dal millequattrocento, per due secoli intieri, i portoghesi rimasero qui i soli rappresentanti della lontana Europa. Verso la fine del Seicento, giunsero gli Olandesi: quindi nel 1680 vi arrivarono i tedeschi della marca di Brandenburgo, spinti quaggiú dal loro grande principe Federico Guglielmo. Dal 1821 appartiene all'Inghilterra, che nel 1889 ne riconobbe l'autonomia amministrativa.

Il possedimento delle bocche dei fiumi della Guinea aveva enorme importanza dal punto di vista del commercio degli schiavi. Dai primi periodi di valorizza-

zione del territorio americano, fino alla metà dell'ottocento, di qui sono partiti, a migliaia e migliaia, i negri, destinati alle coltivazioni della canna da zucchero, del cotone e del caffè. Era un commercio ricchissimo, nel quale gareggiavano un poco tutte le marine europee. Le profonde foreste, che sfilano sotto i nostri occhi, lasciavano allora passare carovane immense di schiavi, venduti dagli indigeni in cambio di cavalli, di tessuti, di chincaglierie, strappati all'interno, di viva forza, dai crudeli e ingordi guerrieri dei sultanotti costieri e portati sul litorale al mercato. Spesso il padre vendeva il figlio, il fratello vendeva la sorella. Bathursth era la piazza di smistamento della carne umana. Quando, nella seconda metà del 1800, la civiltà nuova impose al mondo la fine di questa vergogna senza nome, molti fra questi negri miserabili fecero ritorno alle regioni avite e l'America ne rovesciò oltre 12 mila a costituire, piú a sud, la libera repubblica della Liberia. Da allora il commercio degli schiavi fu sostituito con quello del riso, dell'olio di palma e del caucciú. Oggi gli alberi di palma rinfoltiscono queste regioni, insieme con quelli del cacao e delle altre piante tropicali. Le varie competizioni europee, dopo che finí il commercio degli schiavi e che questa landa d'Africa cessò di essere la «terra di nessuno», frastagliarono nella maniera piú variopinta la carta geografica della regione. Inglesi, francesi, portoghesi, spagnuoli suddivisero la loro sfera di influenza. Il Gambia britannico è lungo 350 chilometri. Fino all'isola Mac Carthys, cioè per circa 250 chilometri

lungo il corso del fiume, i piroscafi oceanici possono risalire verso l'interno sulle acque gonfie e profonde del suo vasto letto. Le imbarcazioni che pescano meno di due metri vanno anche piú avanti. Gli Inglesi, cosí, hanno potuto risparmiare la costruzione della ferrovia. Piccoli battelli fluviali fanno un servizio di posta abbastanza regolarmente nell'interno della colonia. Il clima, dal novembre al maggio, è secco e rinfrescato dal vento marino: ma dal giugno all'ottobre è cosí malsano che rende la vita poco sicura. Gli indigeni, circa 150.000, sono tutti dediti alle colture tropicali: al riso in modo particolare. I tre quarti dell'esportazione di questo vanno verso la Francia. La città di Batursth nell'Isola di Santa Maria e i suoi immediati dintorni, comprendono circa undici mila abitanti: come le genti che abitano sulle sponde del Nilo, cosí questi vivono e prosperano grazie alle periodiche inondazioni del fiume, che, visto dall'alto, ci presenta un volume d'acqua limacciosa, violenta, a vortici e a mulinelli.

Attraversiamo, volando sempre verso il sud, e mantenendoci al largo, un'altra foce di fiume, il Casamance, con un minuscolo villaggio sulla costa, Carabana. Il letto di questo fiume, con una piccola fetta di territorio sulle due sponde, appartiene alla Francia: ma dopo un centinaio di chilometri, ecco di nuovo la bandiera di un altro paese: quella del Portogallo.

Siamo ormai in vista dell'Arcipelago di Bissagos che fronteggia la costa frastagliatissima ove si trova Bolama, termine del nostro viaggio odierno.

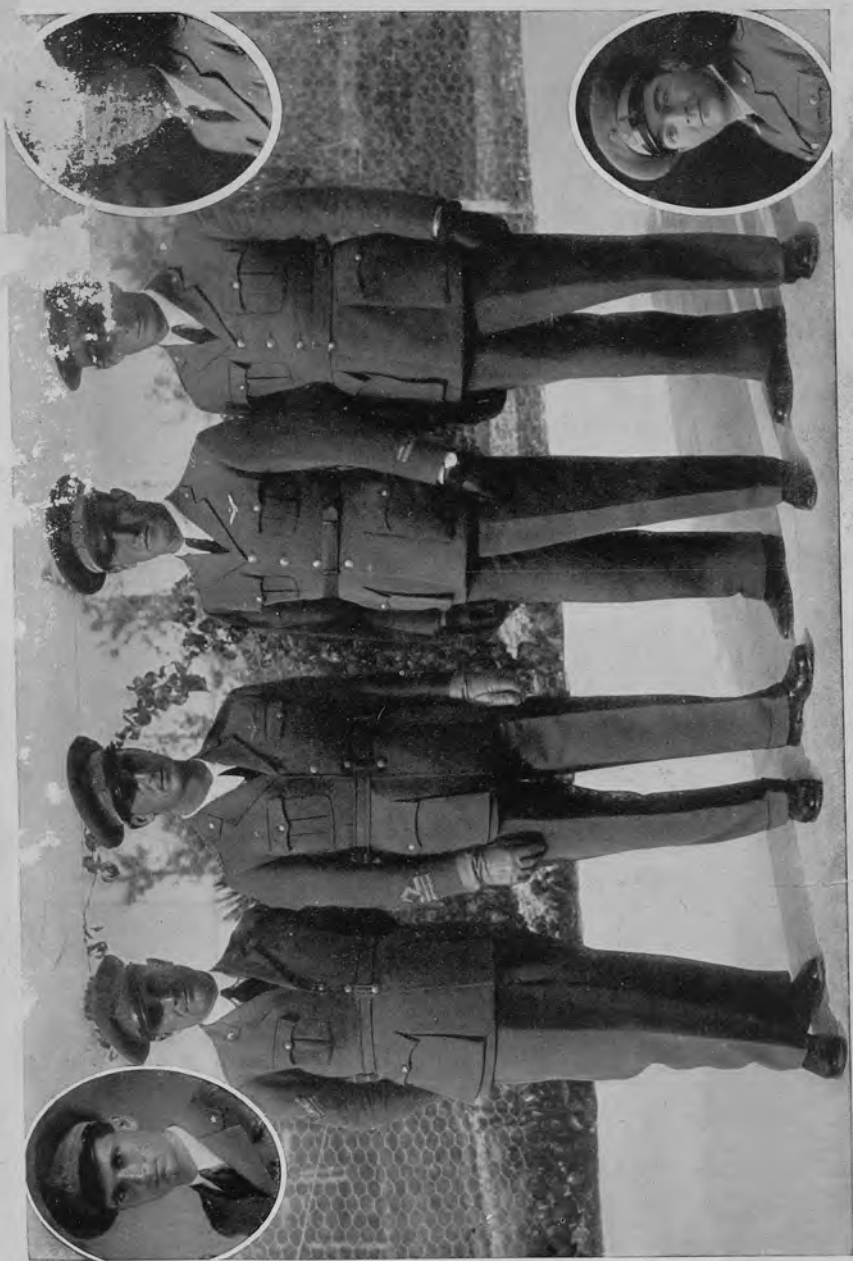
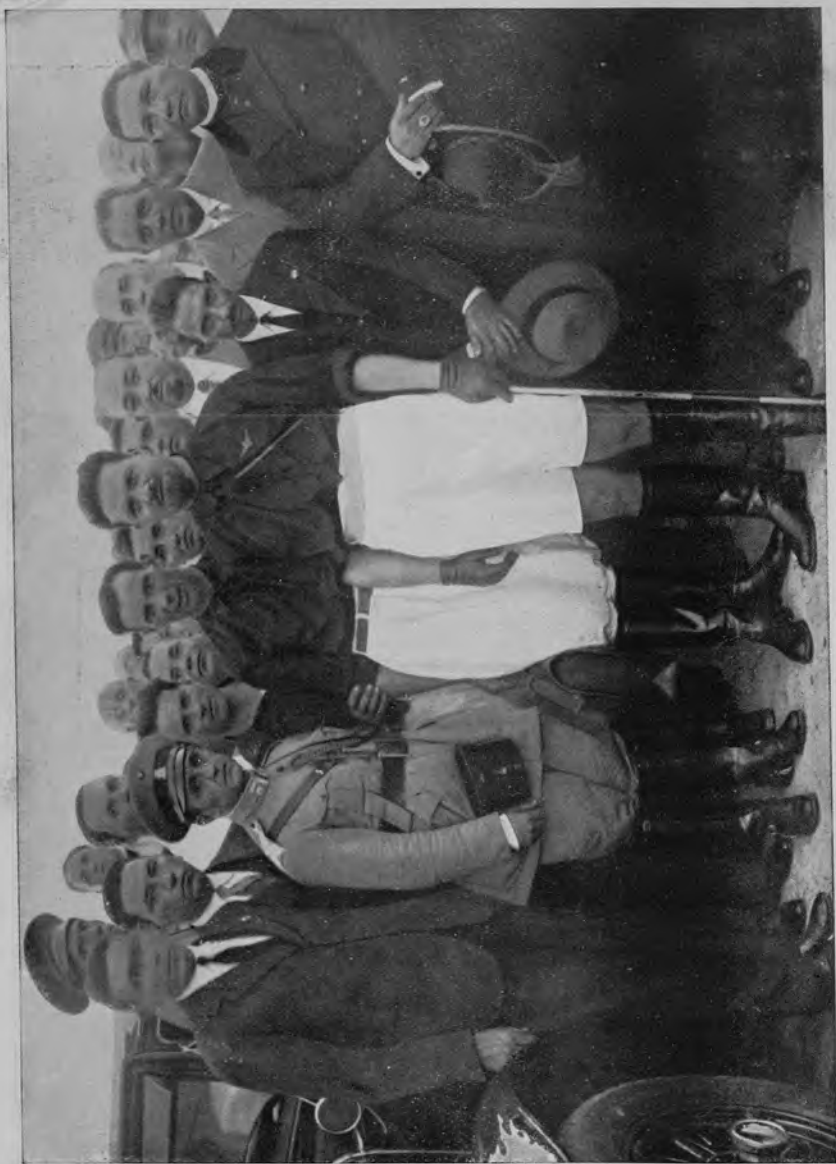
Il paesaggio si fa straordinariamente pittoresco. La

11.

Bolama - Gli equipaggi a rapporto sull'«Alice» il giorno de [illegible] tenza.

Una squadriglia sull'Oceano.

Sulla linea dell'Equatore.

Nell'interno della cabina di pilotaggio durante il volo.

NATAL - Il primo incontro: il generale Pellegrini.

NATAL - Balbo, Maddalena e Cagna, appena sbarcati, in mezzo ai rappresentanti del Governo Brasiliano e della città.

costa è letteralmente coperta dal verde intenso delle foreste: il mare si insinua in mezzo in un sistema di anfratti e di golfi strettissimi. Isolotti e scogli sono sparsi a capriccio sul mare e mettono macchie scure sopra l'azzurro intenso che da quasi otto ore ci ha presentato soltanto una liscia superficie metallica. È ormai il tramonto e i colori delle acque raccolgono tutti quelli del cielo e li sciolgono in una gamma iridescente. Grandi strisce gialle violacee piovono sulle chiome selvagge delle foreste.

Eccoci sopra l'arcipelago-estuario. La terra si fraziona, si suddivide, si innesta al continente attraverso il suo frastaglio di canali, di laghetti, di golfi e di stretti. Le acque sono piú bionde che azzurre e ricordano quelle della laguna di Grado, un po' stagnanti, ma al centro sono molto profonde, e propizie al navigante. La vegetazione tropicale violenta e gigantesca, invade il terreno, lo occupa e getta lunghe ombre sul mare. In quel dedalo è la nostra bella nave l'« Alice » innanzi ad una piccola cittadina: Bolama.

Scorgo, fermi all'àncora, tre esploratori, il «Da Recco», il «Da Noli», il «Tarigo». Tutti e tre sparano a salve in nostro onore. Vedo uscire dalle bocche dei cannoni bianche nuvole di fumo che circondano le navi di una cortina trionfale. Apro la cabina, sollevandone i grossi vetri: mi alzo in piedi. La scena è superba. Il sole, già prossimo al tramonto, indora enormi chiome di foreste, che spingono verso le acque della baia i loro rami fronzuti. Le acque specchiano un cielo epico. L'anima si esalta.

Sono le 17,27 di Greenwich. Cagna, che bene conosce il posto, mi indica la linea dei gavitelli. Ammariamo per squadriglie, con gli apparecchi su due linee di fila. Il Tenente Colonnello Eraldo Ilari, che, insieme col Capitano Bruno Borghetti e col sergente Guglielmo Pol, ha organizzato la base, ci viene incontro con un motoscafo della R. Aeronautica sul quale vedo l'Ammiraglio Bucci in alta uniforme visibilmente commosso. Ci abbracciamo e con lo stesso motoscafo andiamo a prendere sui loro apparecchi Valle, Maddalena e Longo.

Il pontile di sbarco a cui approdiamo, immette in una piazzetta circondata da palmizi e da due baobab, molto decorativi. Il Governatore della Guinea portoghese è assente e arriverà soltanto tra due giorni. Si presenta il Vice Governatore, che mi porta il saluto del suo Governo. Due ali di soldati mi presentano le armi. Vi sono anche una ventina di bianchi allineati per renderci omaggio con qualche gentile signora. Dietro i soldati si affolla una straordinaria e pittoresca turba di negri, alcuni completamente vestiti, altri con uno straccettino intorno alla vita, altri con un drappo di tela rossa sulle spalle, espressione della piú squisita eleganza locale. Tutti questi neri fanno il piú indemoniato baccano: è un modo come un altro di farci accoglienza ed ha tutti i caratteri della vera spontaneità. Gridano «Viva Italia», agitano le braccia, hanno gli occhi sbarrati dall'entusiasmo. Incontro sul pontile anche il giornalista italiano Perbellini, ch'è giunto a Bolama sull'«Alice», ed ha un *tout-de-même* color

kaki, elegantissimo, con ricco casco coloniale. Lo saluto dicendogli: — Come sta, caro Tartarin? — Mi risponde: — Galo visto i baloni? — e mi mostra i palloncini di carta e le luminarie che sono preparate sulla piazza in nostro onore. Il motto di *Nina non far la stupida*, ripetuto da quel puro figlio di Verona, diventerà in questi giorni molto popolare.

Tutti insieme ci rechiamo alla casa del Governatore, prossima al mare, a due piani, con una balaustra intorno. Le finestre sono protette da reti metalliche. Qui non mancano le zanzare. Nella sala da pranzo è preparato un cordiale ricevimento. Il Vice Governatore mi rivolge un bel discorso in portoghese, a cui rispondo in italiano, mentre mi giungono dal mare le note della marcia reale, sonata dalla fanfara del «Da Recco».

Ritorniamo a bordo dell'«Alice», dove hanno sede la mensa e gli alloggi degli equipaggi. Ormai è calata completamente la sera. Innanzi all'«Alice», sono ancorati i tre navigatori, che hanno acceso le luci di bordo. Regna una grande allegria. Gli equipaggi aerei, questa sera, sono tutti ospiti della Marina, che ha organizzato sulle tre navi un superbo pranzo di Natale. Siamo sopra un lembo d'Italia, tra compagni d'arme, fratelli nostri, che ristabiliscono intorno a noi, sulla costa d'Africa, un'aria di famiglia. Tutti partecipano a questo pranzo, gli ufficiali a poppa e i sott'ufficiali a prua. La sera di Natale trascorre cosí, in una specie d'intimità familiare, sulla grande baia che tra poco servirà come punto di partenza dei nostri argentei apparecchi verso lo sconfinato Oceano.

Capitolo X

BOLAMA

Ci ritroviamo tutti, la mattina seguente, in perfetta tenuta coloniale: camicia a maniche rimboccate, coi gradi sulle spalline, pantaloncini di tela leggera, stivaloni gialli. Quando occorre metterci in abito da cerimonia, l'operazione è breve: si tirano le maniche della camicia fino al polso. Il calore tropicale della regione non permette altre complicazioni. Siamo piombati ai 30 gradi: sole implacabile, aria da serra forzata. Ma Bolama è una cittadina graziosa, di tipo portoghese, con case tutte in muratura e qualche bel palazzotto. C'è perfino una Banca: l'« Ultramarino ». Parecchi ambienti commerciali, un certo fervore coloniale per le vie.

Naturalmente la nostra maggiore meraviglia va alla cornice di foreste selvagge, dense e misteriose, che circondano la città e invadono ogni lembo di terra sulle altre isole, ovunque l'acqua dell'estuario e del mare lasci un po' di posto libero.

I nostri ospiti portoghesi sono di una squisita cortesia. Quando, due giorni dopo, arriva il Governatore Colonnello Antonio Leite de Magellais, di ritorno dal Portogallo, abbiamo l'immediata intuizione che egli

diventerà il nostro piú grande amico. La simpatia ha i suoi lampi improvvisi e infallibili. Dagli uomini la nostra simpatia passa alla regione, che è tra le piú belle del mondo.

La Guinea portoghese è veramente, per chiunque nutra un po' di culto della divina poesia, un luogo di sogno. Per il suo regime di piogge, che arriva annualmente a una media di mille duecento e duemila millimetri, questa terra è un autentico paradiso vegetale. La flora impazzisce di linfa vitale ed ha una esuberanza prodigiosa.

La colonia misura 36 mila chilometri quadrati di superficie e ha pochi abitanti. Bolama è collocata sopra l'estuario di molti piccoli fiumi e di due fiumi maggiori: il Rio Cacheu e il Rio Geba, dalle acque voluminose, si internano profondamente nella regione, si uniscono e si separano l'un dall'altro, in una rete pittoresca di correnti gonfie, formando ovunque isole e canali. L'arcipelago di Bissagos a 90 chilometri sembra sia stato strappato alla terra ferma dalla corrente e trascinato a viva forza lontano. Le acque fluviali lo lambiscono gorgogliando e davanti lo batte, con selvaggio furore, l'Atlantico.

Gli isolotti dell'interno sembrano prolungare molto addentro nella regione il colore e il flutto del mare.

I due fiumi principali sono navigabili per la lunghezza di 170 chilometri e anche qui, come nel Gambia britannico, la regione è servita, per la posta e per il commercio, da piccole imbarcazioni fluviali.

Noi siamo arrivati a Bolama nel periodo piú bello

dell'anno, che incomincia in dicembre e finisce in maggio. Negli altri mesi, che sono quelli delle piogge, la regione non sarebbe abitabile perché l'acqua stagna a lungo sul suolo impermeabile, e innumerevoli zanzare vi prosperano, producendo febbri malariche.

Su queste coste giunsero per primi, nel 1455, durante gli anni delle loro tortuose e memorabili circumnavigazioni tra gli arcipelaghi atlantici dell'Africa, agli ordini del Re di Portogallo, con due caravelle, Alvise da Cadamosto e Antoniotto Usodimare, che già l'anno avanti avevano toccato e in gran parte scoperto le isole di Madera, le Canarie, le isole di Capoverde. Il grande Alvise lasciò una descrizione dell'arcipelago di Bissagos e dell'estuario di Rio Grande, che fece testo per piú secoli e serví alla compilazione e alla raccolta dei « portolani » di Venezia, di Genova, di Spagna, di Francia e Inghilterra. Non poté — come sperava — trafficare con gli indigeni di Bolama, perché non riuscí a comprendere e a farsi comprendere, quantunque avesse a bordo schiavi del Senegal e del Gambia in funzione di interpreti. Ma li trovò miti e servizievoli, come sono, in fondo, anche oggi. Ho portato con me il testo della sua *Navigazione* provvidenzialmente stampata proprio in questi ultimi anni dall'*Alpes* e vi trovo osservazioni di un estremo interesse, anche per noi che dobbiamo partire di qui per la transvolata e siamo in obbligo di conoscere a perfezione i dati fondamentali che riguardano la natura del posto. Che cosa vi può essere di piú « attuale » di questa prima impressione dell'estuario di Bolama?

« Dappoi, eziam navigando per la predetta costa per una giornata, venimmo alla bocca d'un grandissimo fiume; dico cosí grande, che prima noi tutti giudicammo quello esser golfo; nientedimeno si vedevan gli arbori bellissimi e verdi dall'altra parte del terreno verso ostro; la qual larghezza fu giudicata per tutti almeno esser miglia venti, e di là in suso; perché buono spazio mettemmo in traversar detta bocca, cioè da un terreno all'altro: e quando fummo dall'altra parte, avemmo vista in mare di alcune isole. »

Ma tra le carte del Cadamosto trovo una osservazione ancora piú interessante per noi: l'enorme dislivello che crea tra queste isole l'alta e la bassa marea, e la forza veramente spaventosa dei suoi flutti:

« Noi stemmo sopra la bocca di questo gran fiume, o Rio Grande, due giorni: e la tramontana quivi se ne mostrava molto bassa. In questo luogo trovammo una grande contrarietà, che non si trova altrove, per quanto ho potuto intendere; cioè che facendosi in questo luogo marea di acqua montante e zozante, come si fa a Venezia e in tutto il Ponente, e dove in ogni luogo la cresce sei ore, e cala altre sei, quivi cresce ore quattro, e cala otto; ed è tanto l'impeto della correntia della detta marea, quando comincia a crescere, che gli è quasi incredibile; perché tre àncore per prora appena e con fatica ne potevano tenere: e ora fu che la correntia ne fece far vela per forza, e non senza pericolo, perché aveva molto piú forza, che le vele col vento ».

Povero Alvise! Egli aveva tutto veduto, tutto no-

tato e ritornò in Portogallo piú povero di prima: è la prima volta, questa, che la generosa fatica del grande italiano del 1400 serve a una impresa italiana!

Chiedo ai cortesi ospiti portoghesi come è nata e cresciuta la colonia.

Essa fiorí all'epoca del commercio degli schiavi e nell'ultimo secolo decadde miseramente. Nel 1870, in séguito all'arbitrato degli Stati Uniti, che decisero una lunga controversia tra la compagnia francese del Senegal e l'Inghilterra, entrambi pretendenti al possesso della baia di Bolama, divenne pacifico possedimento portoghese. Tra i due litiganti il terzo godeva! Ma gli Stati Uniti non avevano torto: i portoghesi occupavano la Guinea fin dal 1607!

Oggi la colonia sembra rinascere. Sono state costruite alcune buone strade verso l'interno, ottime per le automobili: una società tedesca vi esercita l'industria e l'esportazione dell'olio di palma: una società di navigazione tedesca, la Woermann, vi fa un servizio regolare di comunicazioni intercontinentali. Il porto principale è Bissau, sull'isola dello stesso nome, posta all'imboccatura del Rio Geba: ma il centro politico è Bolama, che è anch'essa posta sopra un isolotto, e presenta l'aspetto piú ridente e ospitale.

Incomincia subito per noi, in questi giorni che ci dividono dalla partenza per l'America, una vita strana di attesa. Facciamo soprattutto lo studio dei bollettini meteorologici che ci arrivano tutti i giorni, e piú volte nello stesso giorno. Gran parte del buon successo dell'impresa dipende dalle condizioni del tempo e, poi-

chè si tratta di superare una distanza di tremila chilometri, non è facile mettere d'accordo tutti i dati che ci arrivano. La scelta del tempo migliore risulta inoltre non soltanto dallo studio dei dati certi ma anche dal calcolo sui dati probabili.

Nel frattempo si preparano accuratamente gli apparecchi. Quantunque già, alla partenza da Orbetello, essi siano stati molto alleggeriti, tuttavia in questi giorni è moltissimo il materiale che si può ancora scaricare. Per dare il massimo posto al carburante, li vuotiamo completamente. Non resta sull'apparecchio neppure il battellino di salvataggio di gomma, che dovrebbe servire a dar ricovero agli equipaggi in caso di perdita dell'idrovolante. Varrà per tutti noi lo stesso principio che è in vigore sulle navi per il solo capitano, che scompare nei gorghi marini allorché l'avverso destino vuole che la nave non si salvi. L'equipaggio degli idrovolanti atlantici resterà sull'apparecchio fino all'ultimo momento difendendone ad ogni costo la sorte come si trattasse di se stessi: ma deve considerarsi perduto nel momento in cui è perduto l'apparecchio. Un battello di gomma, che va alla deriva sull'Oceano, rappresenta del resto un caso di salvataggio quasi impossibile.

Sull'idro non rimangono che l'àncora galleggiante e le cime, oltre agli strumenti di navigazione.

Contemporaneamente si procede subito ad una rapida revisione ed ai rifornimenti. Sono deciso a partire il piú presto possibile. Se il tempo lo permette, il decollo può avvenire anche nella notte tra il due e il

tre gennaio. Viene quindi caricata su ogni apparecchio la quantità prescritta di carburante e di olio: per la traversata dei 3.000 chilometri occorrono chilogrammi 3930 di miscela e chilogrammi 150 di olio. Coll'equipaggio, l'acqua e i viveri, il carico sarà quindi complessivamente di chilogrammi 4650.

L'operazione di rifornimento non è facile. Vi attendono oltre al personale della base, gli equipaggi stessi del volo, che hanno una cura meticolosa del proprio apparecchio e in certi momenti se lo guardano con occhi da innamorati.

Il Colonnello Ilari ha predisposto 14 battellini a remi, ognuno dei quali porta una minuscola insegna col nominativo radiotelegrafico dell'apparecchio corrispondente: Ibalb, Ivall. Imadd, Ilong, ecc. Queste imbarcazioni fanno la spola tra la riva e gli apparecchi che sono ancorati sopra una lunga linea diritta in mezzo alla baia.

Intanto, in attesa, e una volta fatti i rifornimenti, occupiamo alcune ore del giorno a percorrere le immediate vicinanze della città che offrono insospettati elementi di meraviglia e di studio per noi, in gran parte nuovi all'Africa tropicale. Un giovane portoghese, il signor Caravalho, funzionario del Governo di Bolama, qui residente da molti anni e cacciatore appassionato, ci propone una perlustrazione fino al prossimo villaggio negro di Cassini. Partiamo di notte in automobile e per otto ore percorriamo un sentiero che attraversa un'immensa foresta equatoriale. Bande di scimmie ci salutano al passaggio, arrampicate sui

palmizi, dondolando sui rami e sporgendo verso di noi una bocca larga e stridula. Sono i macachi che gli indigeni non riescono a distruggere, quantunque ne uccidano in grande quantità perché sono dannosi alle coltivazioni. Tiriamo loro qualche fucilata: ma le urla che fanno morendo c'impressionano cosí vivamente, hanno un tono tanto umano che non abbiamo il coraggio di insistere e li lasciamo gridare in libertà. La foresta si estende per un'enorme striscia, tra l'Oceano e il fiume. Essa è cosí folta e densa di intrigo vegetale, che difficilmente permette il passaggio. Enormi alberi svettano verso il cielo nella piú straordinaria varietà di forme e di tipi: tutta la flora tropicale è qui rappresentata. In basso, fra tronco e tronco, crescono a migliaia e migliaia gli arbusti, le liane, le piante rampicanti.

Il villaggio negro si trova all'estremo lato Sud. Ha un aspetto poco confortabile, ma la popolazione che lo abita è amabile e cortese. Sono forse gli indigeni piú miti di tutta l'Africa. Ve ne è di due razze, i « mandinga » e i « fulla ». Questi ultimi sono di forme piú belle. Hanno il solito viso scimmiesco dei negri, ma corpi perfetti. I nostri ufficiali fanno innumerevoli fotografie. Naturalmente vogliono fotografare le donne. I mariti negri non fanno difficoltà, anzi chiedono subito se le vogliono fotografare svestite e si affrettano a dare ordini alle loro mogli le quali posano coll'aria piú naturale del mondo. I negri non danno alcuna importanza alla cosa. Vengono organizzate in nostro onore danze collettive. Alcune di queste sono veri

e propri « blakbottom » all'ultima moda. Altre hanno carattere simbolico. Vi è una danza detta « del cavallo » nella quale un negro si mette sulla testa un casco a lunga criniera, che dovrebbe ricordare la testa del nobile animale. Si cinge il corpo di un vestito di paglia e balla ritmicamente, saltando. Altre danze hanno significazioni guerriere, altre allusioni sessuali. Tipica la « danza del cigno ». Il movimento ritmico si sviluppa prevalentemente nelle parti posteriori. Noto come la civiltà piú raffinata dei paesi bianchi si sia affrettata a copiare queste movenze tutt'altro che eleganti nelle danze moderne che fanno la delizia dei ritrovi mondani.

Grandi partite di foot-ball vengono organizzate tra i marinai delle nostre navi e gli indigeni. Vi partecipano spettatori degni, per numero, di una arena europea, ma forse piú interessanti... I nostri marinai vincono sempre.

Un altro spettacolo interessante ci offrono i negri di Cassini: la lotta greco-romana. Stabiliamo il « Gran Premio Guinea » di 100 scudi portoghesi e altri premi minori. I negri fanno la lotta secondo le norme classiche in uso nella antichità e rispettate anche oggi nei paesi civili: il vincitore deve mettere il suo avversario con le spalle a terra. L'invito alla lotta vien fatto con gesti curiosi che rappresentano forme di provocazione o di eccitamento o di cavalleria: sarebbe difficile stabilirlo.

Prima di abbrancarsi, i lottatori fanno un giro per la piccola spianata a testa alta: e anche questo ha la

sua rispondenza nella classicità: è una specie di esibizione che permette allo spettatore di ammirare i campioni della gara imminente e di valutarne le probabilità di vittoria. Questi negri hanno movenze agili e una certa plasticità di forme che dà ai loro corpi una bella linea. Il campionato di lotta trova in noi un pubblico entusiasta, un pubblico — possiamo ben dirlo — di eccezione.

A un certo punto mi accorgo che è scomparso il maggiore Longo. Lo cerco, lo chiamo: inutile: si è involato in difficile colloquio colla moglie del re dei Fulla! Il caso è grave. Mando qualche altro a cercarlo, ma, ahimè, non tornano piú neppure i messaggeri. Sono tutti impegnati ad esaminare con aria da conoscitori il sesso gentile della famiglia reale. Del resto sono belle ragazze e i negri non se ne curano affatto. È la cosa piú normale del mondo, piú normale ancora che non sia presso certi popoli civili.

Torniamo sul tardi quando già la sera incomincia a calare sulle fronzute chiome delle foreste che attraversiamo sparando ogni tanto qualche colpo di fucile. Non manca la selvaggina. Tutta la fauna tropicale respira e vigila nel mistero pieno d'ombra degli alberi giganteschi: pantere, leopardi, leoni. Uccido un leopardo col sistema caratteristico di questi paesi: si fissa in fronte una lampadina elettrica: questa getta tra i rami il suo raggio e immobilizza gli occhi vitrei fosforescenti della belva, che presenta cosí una mira sicura.

Davanti a noi fuggono antilopi, gazzelle, gatto-

pardi, falangi di macachi stridono al nostro passaggio. È uno scenario da romanzo d'avventura.

Abbiamo festeggiato il capodanno con una grande caccia all'ippopotamo. Ci fa da guida il gentile portoghese signor Caravalho, che ha una passione e una esperienza invidiabile.

Partiamo all'alba, io, Maddalena, Longo, Napoli, Baistrocchi, Cecconi. L'automobile ci conduce ancora una volta attraverso una gigantesca foresta, per un sentiero appena tracciato che lo percorre da capo a fondo. Il groviglio degli alberi e dei rami è ancor piú folto e intricato e sbarra il passaggio all'indiscreto che volesse violarne la verginità. Questo è il regno della pura natura, che alimenta alberi e belve in assoluta libertà, fuori del controllo e del dominio dell'uomo. Passandovi in mezzo, sentiamo la relatività delle nostre forze, la sproporzione tra il nostro orgoglio di animali privilegiati e l'imponenza di un mondo ancora ignoto che vegeta e prospera incontrastato e incontrastabile entro il suo fitto manto di boscaglie. Pure, la misteriosa verginità della natura è proprio il maggiore eccitamento alla lotta. Ci sentiamo (la cosa non manca di farci sorridere) veri cacciatori di belve.

L'automobile ci trasporta, dopo questa corsa fantastica, all'orlo di una vasta laguna, dove ci attende il battellino di una delle nostre navi, qui portato in precedenza sopra un camion. Fatto il trasporto sul battello, ci incontriamo, con un corteo di piroghe indigene, spinte a remi dai negri, sopra le acque pesanti, che ci svelano un fondo folto di erbe lacustri, spe-

cie di prateria capovolta, grassa e lussureggiante. Attraversiamo la laguna. Davanti a noi si stende ora uno spiazzo a prato, verdissimo, limitato in fondo da un'altra enorme foresta, che la nostra guida ci dice essere piena di felini e di elefanti.

Gli ippopotami vengono a partorire su questa laguna che è, per questo fatto, il luogo piú propizio alla caccia. Da principio stentiamo a crederci. Prendiamo posto sopra il battello e le canoe indigene, tenendo pronti i fucili. Tiriamo sopra due splendide antilopi. Io uccido la mia, Caravalho sbaglia la sua: piccolo disappunto della nostra guida!

Quando meno ce l'aspettiamo, ecco uscire dall'acqua, a poca distanza da noi, non una, ma ben tre teste d'ippopotamo, con l'enorme bocca piatta da can bulldog.

Le bestiacce hanno avvertito contemporaneamente il pericolo e rituffano la testa nell'acqua dandosi alla fuga. Noi le inseguiamo con la flotta delle piroghe, eccitando gli indigeni, già un po' spaventati, a spingere i remi con tutta forza. È facile indovinare la corsa dei mostri subacquei dalla scia di bollicine d'aria che affiora sull'acqua al loro passaggio. L'inseguimento drammatico e pittoresco intercalato da fucilate ogni volta che una testa affiora, dura tre ore. Finalmente ne cogliamo uno a morte. L'ippopotamo agonizzante mette fuori dell'acqua mezzo corpo, e lancia ruggiti terribili muovendo intorno un vasto volume d'acqua. Gli indigeni hanno una matta paura e vogliono scappare. Li tratteniamo a stento. L'ippopotamo, giunto agli estremi ane-

liti, annaspa furiosamente con le zampe enormi sull'acqua, poi scende a fondo.

Noi ce ne ritorniamo. Una piroga si incaricherà poi di rimorchiare a terra l'animale morto che verrà a galla fra due ore e di portarlo a bordo dell'«Alice».

Abbiamo passato un Capodanno indimenticabile.

Questa è la nostra ultima impresa africana. Dobbiamo ormai accelerare i preparativi della partenza. Gli equipaggi ormai non si distaccano piú dagli apparecchi.

In quei giorni — subito dopo Natale — avemmo anche una visita molto gradita: il pilota Rasini venne in volo col suo piccolo *Fiat* da Dakar a portarci il saluto della pattuglia turistica italiana che stava per condurre felicemente a termine il periplo africano di circa 30.000 chilometri. Rasini mi portò il saluto di Lombardi e di Mazzotti che avevano dovuto sostare a Dakar per una indisposizione. Il saluto dei tre campioni del turismo aereo italiano, ci recò grande gioia. Facemmo festa al camerata Rasini, il quale rimase con noi due giorni e poté assistere agli ultimi preparativi per il grande volo.

La mia speranza di anticipare la partenza risulta impossibile perché i bollettini meteorologici continuano a darci notizie di tempo avverso sull'Oceano. Siamo perseguitati dai piovaschi, che ci vengono segnalati anche sulla prima parte della rotta. Il vento spira da Sud, l'aliseo classico non compare piú. Cosí passano, in una impazienza crescente, il giorno 3 e il 4 gennaio. La nostra attesa ha ormai un carattere febbrile. Scru-

tiamo di continuo il mare e il cielo. Tutte le ultime istruzioni sono state date. Maddalena fa una prova di decollo a carico completo. Riesce splendidamente.

Gli apparecchi sono prontissimi, il rifornimento è già stato fatto fin dai primi giorni del nostro arrivo a Bolama. Non resta che trovare un po' di tempo favorevole: e spiccheremo il gran volo verso l'opposta sponda atlantica. Il verso di padre Dante che ho preso come motto della squadriglia nera, ci invita ai liberi orizzonti oceanici.

Capitolo XI

« PER L'ALTO MARE APERTO »

Due giorni prima del nostro decollo sono partiti da Bolama i tre esploratori « Da Recco », « Tarigo » e « Usodimare » per prendere posizione sull'Oceano, in un punto già prestabilito della rotta che percorreranno i nostri apparecchi.

Ho salutato l'Ammiraglio Bucci qualche ora fa, sull'« Alice »: ad impedire una reciproca commozione, che sarebbe stata superflua per uomini del mare e del cielo al servizio della Patria, è sopraggiunta, proprio in quel momento, la spoglia dell'ippopotamo, che gli indigeni hanno trasportato a bordo della nave. Ci siamo tuttavia salutati molto affettuosamente.

Ora gli equipaggi degli idro sono tutti schierati sulla « Alice ». I marinai sono a loro volta allineati sui ponti degli esploratori, mentre questi lentamente sfilano, sciolti dagli ormeggi, verso l'Oceano. Alto sul ponte di comando del « Da Recco », senza berretto, nella sua bianca tenuta estiva, l'Ammiraglio Bucci rivolto col megafono verso l' « Alice », grida con voce potente « *Per S. E. Balbo : - I marinai d'Italia vi salutano, coi vostri compagni! Che Iddio vi protegga sul mare per la gloria della Patria!* » Grido un alalà alla Patria, al Re, al Duce,

e il mio grido viene ripetuto dai petti robusti dei miei equipaggi. Dal «Da Recco» s'alzano le note di «Giovinezza», mentre i marinai salutano alla voce.

Indimenticabile momento! Viva e folgorante, la Patria è qui, sul mare e sul cielo. Palpitano i nostri cuori. Le anime nostre sono gonfie come vele. Anelano allo spazio infinito. — Addio, Ammiraglio, arrivederci a Bahia!

Questa parola ormai ci elettrizza. Le navi sono già lontane e il loro fumo sfiocca tra le nuvole, in direzione delle isole Bissagos nel cielo costantemente imbronciato. Ho già detto che fin dal primo gennaio gli apparecchi erano pronti a partire e che era stato levato da bordo tutto ciò che non era strettamente indispensabile al volo, paioli, àncore, cime, battellino di salvataggio. Oltre agli istrumenti di navigazione e alla massima quantità di carburante, doveva restare sull'apparecchio, a disposizione dei transvolatori, soltanto un'àncora galleggiante per diminuire la deriva, in caso di forzato ammaraggio. Sono ormai apparecchi nudi, con un carico di carburante sufficiente per oltre venti ore di volo. È stato impossibile partire alle ore 23,30 del giorno 2 e del giorno 3.

Il Direttore dei nostri servizi meteorologici, Professore Eredia, esplicitamente mi ha dichiarato che occorreva attendere ancora un giorno o due perché la situazione generale dell'Atlantico stava rimettendosi sulla base del regime degli alisei. Ho rinunciato quindi a partire il giorno 3 e ho lasciato invariato, secondo l'antico programma, l'ordine di decollo per le ore 23.30 del 4,

cioè per la sera della luna piena. Le navi della divisione navale dall'Oceano mi hanno fornito durante il giorno quattro notizie non buone sulle condizioni del tempo. I bollettini davano cielo coperto quasi dovunque, una certa visibilità, qualche pioggerella minuta, e — quel che piú mi allarmava — grossi piovaschi all'orizzonte, che avrei incontrato nelle prime ore della notte. In queste condizioni ho giudicato pericoloso il partire e ho rimandato di un giorno il decollo.

Si è verificata una situazione nuova e pressoché sconosciuta sulle coste africane. La zona delle calme equatoriali, che avremmo dovuto trovare dopo sei ore di volo, cioè quando ormai sarebbe stato giorno, per la caduta dell'aliseo e il sorgere del vento del Sud, si è spostata verso Nord, coprendo il cielo di cumuli e di alti strati e determinando frequenti precipitazioni.

Per la notte di oggi, tra il 5 e il 6, la situazione, per quanto lievemente migliorata, è rimasta la stessa. Bisogna affrontare con molta prudenza l'improvvisa e pericolosa condizione del tempo. Ma se questo rimanesse uguale per altri tre giorni, certamente ci impedirebbe di fruire dei vantaggi della luna: non vi è dunque neppure la possibilità di aspettare, col pericolo di trovarci poi su quei margini estremi di navigabilità, che ci costringerebbero ad affrontare la traversata in qualunque condizione, con un rischio ancora maggiore. E poi chi ci garantisce che, attendendo ancora un giorno, la luna riuscirà a risplendere in un cielo sgombro di nuvole, e ci metterà domani nelle condizioni ideali, che da tre giorni invochiamo? E se, per caso, domani sera il tempo

fosse peggiore? Se perdurasse per altri due o tre giorni in condizioni avverse? Bisognerebbe rimandare la crociera di un mese o rinunciarvi del tutto.

È quindi deciso: questa sera si parte. Ne sono avvisate le navi e la stazione di Natal. Per tutte le ore del pomeriggio e della sera continuo a studiare attentamente i bollettini meteorologici. Non mi vengono segnalate piogge per le prime sei ore di volo: dalla settima in poi, mi si avvisa, invece, che incontreremo grossi piovaschi. Questa notizia mi spinge a spostare l'ora del decollo dalle 11.30 alle 1.30. Se interrogassi i miei compagni, forse non tutti sarebbero della mia opinione, ma io sono persuaso che, durante le ore del volo notturno, sia indispensabile usufruire del tempo migliore. Non ha grande importanza un'ora o due di ritardo all'arrivo: in caso ci raggiungesse la notte potremo ancorare a Natal coi razzi di bordo — conta invece moltissimo, per il buon esito della traversata, che gli apparecchi, estremamente carichi e costretti a volare nella oscurità, abbiano, agli inizi, la possibilità di un cielo tranquillo. Se incontreremo i piovaschi dopo l'alba, saremo già in condizioni di affrontarli serenamente.

Prima di decollare, gli aviatori indossano la camicia nera, che i giovani fascisti, attraverso Scorza, hanno regalato ad ogni pilota. La camicia nera è il simbolo della volontà fascista di vincere questa battaglia a bandiera spiegata contro la sfinge oceanica. Con la camicia nera la tenuta prescrive i pantaloncini di tela e i soliti stivaloni di pelle gialla floscia, oltre s'intende alla combinazione di volo.

Il carico per il decollaggio è fissato in circa 4700 chili così distribuiti:

Equipaggio	Kg.	300
Benzina	»	3930
Olio	»	150
Acqua	»	200
Attrezzatura	»	120
Totale	Kg.	4700

È un carico, questo, superiore quasi di un terzo ai carichi massimi sollevati da idrovolanti di 1000 cavalli, in zone equatoriali, nelle precedenti traversate dell'Atlantico. Gli apparecchi hanno la sicura possibilità del decollaggio perché possono alzarsi senza alcun aiuto del vento e della brezza con la sola forza dei motori. La prova fatta da Maddalena il giorno 2 a Bolama, nell'ora piú calda con assoluta calma di vento e con 4700 chili di carico, me ne dà la certezza. Quello che era stato possibile di giorno deve essere piú facile di notte, quando la temperatura si abbassa.

Tuttavia non mi nascondo le difficoltà che abbiamo davanti.

Il tramonto è stato fosco. Il cielo è tutto coperto. La notte cala plumbea sul paesaggio, che forse non vedremo piú. La luna manda un chiarore incerto e velato dietro densi strati di nuvole. Occorre vincere una certa impressione di smarrimento che la notte buia ed avversa può produrre sugli uomini. All'ora convenuta, verso le dieci, il rimorchiatore « Bissao » del governo

portoghese prende a rimorchio, uno per uno, in altrettanti battelli, i quattordici equipaggi dei quattordici apparecchi. La traversata atlantica avrebbe dovuto essere compiuta soltanto da dodici idrovolanti: due apparecchi, già stabiliti come « officina », sui quattordici giunti a Bolama, dovevano far ritorno di qui in Italia. Ma il capitano Donadelli e il capitano Teucci che comandano questi idrovolanti, mi hanno fatto preghiere cosí accorate, e cosí stringenti pressioni, che all'ultimo momento ho deciso di farli partire con noi verso l'opposta sponda atlantica. I loro apparecchi sono stati rapidamente scaricati del materiale e approntati per il volo oceanico. Invece dei serbatoi supplementari, hanno imbarcato latte di benzina come già hanno fatto altri apparecchi della Crociera per perdite verificatesi nei serbatoi.

Il Governatore della Guinea Portoghese viene a salutarmi sull'«Alice». Egli ha usato verso di noi innumerevoli cortesie, durante la nostra permanenza a Bolama: le sue accoglienze sono andate molto al di là di una ospitalità convenzionale. Ora vuole portare personalmente ai transvolatori i suoi auguri e mentre mi parla sento la sua interna e affettuosa emozione.

Del resto, tutto il mio sforzo in questo momento è rivolto a nascondere la mia, che si fa sempre piú intensa, a mano a mano che passano vicino all'*Alice* i battellini degli equipaggi, che s'imbarcano sugli apparecchi. Voglio dimostrarmi indifferente piú ancora che tranquillo. Qualcuno mi lancia nella notte il suo alalà dalle acque sottostanti. Vedo Longo che mi saluta non

riuscendo a trattenere la commozione. Rispondo beffeggiandolo. Anzi, mi siedo a un tavolino sul ponte stesso, bene in vista agli equipaggi che s'imbarcano, mi faccio dare un mazzo di carte da giuoco e incomincio una partita a scopa col generale Valle. Le carte spesso s'ingarbugliano fra le nostre mani e la partita va a rotoli. Non importa. Continuiamo a giuocare fino al momento in cui l'ultimo equipaggio non ha raggiunto l'ultimo apparecchio.

La notte si fa sempre piú cupa. Non vediamo piú ombra di luna. La foschia avvolge il cielo e le acque, di cui invano cerchiamo di determinare la superficie, sopra uno specchio marino che non ci lascia intravedere l'orizzonte.

Valle è pronto per imbarcarsi. Ormai non mi resta che salutare il Comandante dell' «Alice», Pizzuto, che è stato aviatore in guerra. Egli è molto emozionato. Gli stringo la mano con energia. E lo stesso silenzioso ammonimento contiene il mio saluto al bravo Ilari. Ma Valle, il colonnello Biondi e Maddalena, mentre sto per imbarcarmi, vogliono abbracciarmi.

— È tutto pronto, Cagna? —

Prontissimo!

Sono esattamente l'1,29 di Greenwich. È già stabilito che il decollo deve avvenire per squadriglie di tre apparecchi, la nera, la bianca, la rossa, la verde, con qualche minuto di distanza tra una squadriglia e l'altra. La mia è la prima. I motori sono in moto, le eliche girano con furore. Scocca l'ora che abbiamo tanto attesa. Solo il rombo dei motori rompe il

silenzio della notte. Degli apparecchi non si vede che il piccolo faro di rotta nella punta dell'ala. Gli equipaggi fissano l'aria tenebrosa, chiusi nella loro gabbia volante e, forse, come il mio compagno Cagna, stringono le mascelle, nella tensione di tutte le loro energie, davanti al destino. Io sono calmissimo. I miei nervi sono docili alla volontà che li soggioga. Mai, forse, come in questo momento, mi sono sentito padrone di me stesso. Tutti gli apparecchi sono pronti? Sí! E allora, avanti. Lanciamo l'apparecchio nell'ignoto verso l'ignoto a tutta velocità.

L'enorme idro, cosí pesante, che a poppa affonda per intiero nell'acqua, parte con uno scatto che già lo impenna, subito, sull'acqua morta e densa. Ha il muso leggermente in aria, taglia sempre piú deciso le onde sul filo invisibile della linea retta. Accelera, corre, divora con rabbia e frenesia la distanza, sobbalzando bruscamente, a scossoni, — rapidi, secchi, decisi — contro le onde. Bisogna brutalizzarlo, fargli sentire la nostra volontà recisa, prepotente, piú forte della sua. Presto è sul redan, sfiora l'acqua ancora per pochi istanti. Tiriamo la cloche al petto: avverto il distacco dalla superficie marina, la piú rapida corsa dell'idro nell'aria notturna. Bisogna tenere la cloche ferma con tutta la forza delle braccia e dare al volo, in questo momento drammatico, la massima velocità. Guai a guardar fuori della cabina verso il pelo dell'acqua. Guai a cercare l'orizzonte. La piú piccola indecisione, l'attimo d'incertezza, l'errore imponderabile, frutto del cieco istinto, vuol dire la perdita sicura dell'apparecchio e della vita. Avanti, avanti, di-

ritti nel buio. Non appena ci stacchiamo dall'acqua, metto l'altimetro a zero e mi affido alla precisione degli istrumenti: per venti minuti non vi è altro da fare: guadagnare quota e filare. Impossibile conoscere però la quota del nostro volo se non sul quadrante radionizzato dell'altimetro: intorno a noi sono tenebre, cielo chiuso, aria cupa. Nessun punto di riferimento: possiamo essere alti nel cielo venti metri come duemila. Ma gli occhi nostri, fissi all'altimetro, che funziona perfettamente, ci permettono di regolare il volo, prendendo quota in linea retta senza mai perdere velocità. Tutto lo sforzo del sollevamento di questi diecimila chili è affidato ai nostri motori, che battono il tempo con vittorioso, trionfale, sicuro respiro. Siamo salvi!

Essendo partito per primo, non mi è stato possibile vedere il distacco di tutti gli apparecchi. Noto soltanto che Valle, dopo un vano tentativo, ha tagliato i motori e si è avvicinato alla riva. Saprò piú tardi che egli ha scaricato benzina, imbarcata oltre il carico determinato, ed è ripartito un'ora e mezzo dopo, per compiere un bellissimo inseguimento e raggiungere la nostra formazione sulle coste brasiliane.

Sono già alto nel cielo. L'atmosfera continua ad essere coperta da alti strati, attraverso i quali filtra il chiarore brumoso, lattiginoso, della luna invisibile. Nel buio quasi perfetto, facciamo una vera navigazione scientifica, sulla base dei soli strumenti di bordo, attenendoci strettamente, oltre che all'altimetro, all'indicatore di velocità e all'indicatore di virata.

Per la rotta non sono assolutamente preoccupato,

perché l'addestramento degli equipaggi è all'altezza della prova eccezionale che stiamo affrontando.

Ora posso guardare fuori. Una costellazione di piccoli fari elettrici mi segue: triangoletti in regolare formazione nel cielo. Avanti di trènta metri sulla mia sinistra, ora è Maddalena. Si attraversa dopo mezz'ora l'arcipelago di Bissagos. Siamo in pieno Oceano.

Sono in comunicazione con Bolama, con le navi, con gli apparecchi. Il radiotelegrafista copre rapidamente fogli su fogli. La radio funziona egregiamente. Nella notte buia gli occhi nostri non vedono, a cento metri avanti e di fianco, altro che il faro dell'apparecchio che vola con noi in formazione: ma la radio vede e sente per noi, a migliaia e migliaia di chilometri, su tutta la distesa dell'Oceano, fino a San Paolo di Roma da una parte, fino a Rio de Janeiro dall'altra: siamo appena in aria e già parliamo con i due poli opposti, di partenza e di arrivo, della crociera.

Chiedo insistentemente alla «Alice» notizie del decollo. Mi vien detto che tre apparecchi sono rimasti a Bolama, l'*Ivall*, l'*Ireca* e l'*Iboer.*

Siamo dunque undici in volo. È troppo presto per fare l'appello. Bisogna attendere. Il mio radiotelegrafista non mi segnala altri incidenti.

L'ora piú spaventosa della crociera — quella del decollaggio — è passata. Continuamente ritorna alla mente questo pensiero: se le condizioni del tempo fossero state migliori! se vi fosse stata la luna! se ci avesse aiutato la brezza! Ma sono pensieri oziosi, e li caccio: non potevamo fare diversamente. Nei calcoli di pro-

habilità, tante volte ripetuti durante i mesi precedenti, il maggior rischio è sempre stato individuato nel decollaggio notturno a carico completo. Quando gli equipaggi si sono imbarcati, in quel momento drammatico, in cui i battelli rimorchiati dal «Bissao», passavano sotto il ponte dell'«Alice», quanti si sono detti: «a chi toccherà? — Forse a me — dicevo a me stesso. E l'animo mio, come quello di tutti i camerati, era pronto al sacrificio, certi di fare, con il nostro olocausto, piú grande la Patria.

Il mio radiotelegrafista non mi ha ancora comunicato le notizie tragiche. Ritarda deliberatamente a farmele conoscere. Non vuole impressionarmi in questa fase piú delicata del volo, anche perché la sciagura maggiore intervenuta durante il decollo — l'incendio dell'apparecchio Boer - Barbicinti — è purtroppo irreparabile. Perduto l'apparecchio, perduti i quattro uomini dell'equipaggio, dopo cinque minuti di volo. Me lo dirà tra quattro o cinque ore, non appena sarà giorno fatto. Nel frattempo — chissà — egli spera di ricevere qualche ulteriore notizia, piú confortante: forse che sono stati ritrovati incolumi, su qualche isolotto dell'arcipelago, o su qualche rada dell'estuario i quattro camerati. Ha saputo, infatti, che sono incominciate immediatamente le ricerche, vorrebbe darmi le due notizie — la prima, ferale, la seconda confortante. Il tenente Venturini è un ferrarese, della mia terra, e mi vuol molto bene. L'affetto per me lotta in lui col sentimento di un piú formale dovere, che gli imporrebbe di comunicarmi subito tutto. Prevale il primo. Saprò piú

tardi la notizia della morte del valoroso sottufficiale sardo, il motorista Fois sull'« Ireca », di Luigi Boer, un campione della navigazione notturna, il piú esperto forse di tutti noi, — di Danilo Barbicinti, il piú giovane, il piú caro, la « signorina » di Orbetello, sorridente, affettuoso, bravissimo — dei due sottufficiali Felice Nensi ed Ercole Imbastari, sull'« Iboer ».

Per ora navighiamo nella notte, sempre avvolti dalle tenebre piú fitte, cercando invano sulle nostre teste il piccolo bianco barbaglío di un astro. La volta del cielo è sinistra, tutta chiusa, minacciosa. Le ore sono lunghe a passare. Gli occhi nostri continuano a fissare i quadranti degli strumenti e la bussola di precisione, che è tutta la nostra risorsa, in questa oscurità senza luna e senza stelle. Ma, a mano a mano che i minuti, i quarti d'ora, le mezze ore, le ore, passano una sull'altra, segnate dal battito regolare del motore, l'apparecchio si alleggerisce e con esso si alleggerisce il nostro cuore, che sa come dietro di noi, sulla scia invisibile, resti il mare piú crudele.

Che cosa sarebbe accaduto, se, oltre alle preoccupazioni ordinarie di un volo notturno in queste condizioni, avessimo avuto anche una bufera di pioggia? Quanti apparecchi avrebbero resistito? Quanti avrebbero dovuto ammarare, col rischio di inabissarsi sull'Oceano? La risposta precisa l'avrò tra poco, quando, non appena spuntato il giorno, prenderò conoscenza diretta dei furiosi piovaschi che ci attendono al varco.

Davanti a me, fissato alla carlinga, dominato da una minuscola lampadina, è un piccolo trittico caro al mio

cuore: tre fotografie: nel mezzo quella delle mie bambine, Giuliana e Valeria, a destra la testa bianca e sorridente di mia mamma, a sinistra quella della mia sposa. Sento che le anime loro si accompagnano alla mia e che, insieme con la mia, si alzano verso Dio. Non è in questione, in queste ore di lotta col destino, soltanto la vita nostra. Noi siamo soldati, che vivono, passano, muoiono! abbiamo assunto il dovere di volare — e voliamo. Non si vola senza rischio. Darei senza rimpianto la vita. Ma la Patria è eterna, sopravvive agli uomini e alla loro sorte. Dobbiamo vincere per lei. È in giuoco, insieme con la nostra vita, il suo onore.

Avanti, avanti. La notte atlantica incombe su di noi. Sono passate due ore, incomincia la terza. C'è qualche capo squadriglia che corre troppo, qualche altro troppo poco. I radiotelegrammi si inseguono. Mantenere la formazione è una fatica improba in una notte come questa. Improvvisamente, ecco una luce in mare: un gruppo di luci, una nave! È la nostra! È il primo esploratore: il « Da Recco ». Il nostro volo ha tagliato diritto. Sorvoliamo il primo lembo d'Italia galleggiante sull'Oceano, con un rombo festoso di motori, ad ali spiegate, spaccando la rotta.

Di nuovo l'Oceano scuro sotto il cielo oscuro. Altre due, altre tre ore. Adesso sappiamo che, della notte, restano poche ore: il tempo corre piú veloce. Le navi ci segnalano i passaggi degli apparecchi. Sono undici, in gruppo: Valle segue isolato. È il tredicesimo?

Ci teniamo affiancati. Proseguiamo a forte andatura. Il vento ci aiuta. Ma in cielo continuano a rincorrersi

e a sovrapporsi gli strati e i cumuli. Il chiarore lunare accenna qualche volta a farsi piú vivo, poi vien sepolto da un nuovo groviglio di nubi. Ripiombiamo nella notte ta.

erso le sette, incomincia a filtrare, ad oriente, la a ima luce dell'alba. Sono strisce cinerognole sul fondo orco delle nuvole, a strati paralleli, poi altre strisce r ate, poi striature violacee, e verdi. L'Oceano ci motra finalmente un po' della sua schiena rugosa. Si riflettono nell'acqua i bagliori lividi del crepuscolo.

Una luce piú potente squarcia l'orizzonte, come una spada di fiamma. Altre si aggiungono alla prima e il loro riflesso luminoso saetta l'infinita distesa grigiastra del mare. Il giorno cresce in fretta nelle zone equatoriali. Non passano venti minuti, che già ha cacciato le ombre della notte e ha guadagnato il cielo.

Incominciamo a vedere meglio, dentro e fuori dell'apparecchio. Ma non è l'aurora che noi speravamo. L'aria è pesante, annuncia la pioggia imminente. Le nuvole impediscono al sole di folgorare l'accidia e il tedio della notte. Si avverte la presenza del sole senza vederlo. Speravamo in un lavacro di calore e di luce solare: non ci vengono concessi né l'uno né l'altra.

Bisogna rinunciare ai rilevamenti: accontentarci della bussola. Cosí continuerà durante molta parte della giornata. Cielo grigio, mare grigio.

Lancio con la radio l'appello agli apparecchi: mi giungono subito le risposte. Posso comunicare a Roma, dove è già giorno fatto, perché vi sono due ore e mezzo di differenza tra l'Italia e il punto in cui ci troviamo,

NATAL - La colonna romana donata dal Duce in ricordo della prima trasvolata Roma - Brasile.

Rio de Janeiro - L'ultima sosta sull'ala del Regio Idrovolante «Francesco Baracca».

Sull' « Il 'b a ,chi ... Rio

Ri DI JANEIRO ... do ... rande ... st ... ola

RIO DE JANEIRO - La squadra aerea entra in formazione nella baia di Guanabara.

Rimasi per qualche minuto in uno stato di vera angoscia a questo annuncio. Non volevo credere a una sentenza definitiva. Lottai entro me stesso contro l'immagine della morte. Il mio primo pensiero fu quello di rifiutarmi di credere perduti camerati tanto valorosi. Diedi ordine a Bolama che fossero intensificate le ricerche. E intanto mi arrovellai a pensare quali potevano essere le cause del disastro.

Esse sarebbero state stabilite esattamente dopo il nostro arrivo a Natal, attraverso le testimonianze di coloro che avevano avuto una visione della sciagura o dall'alto dei loro apparecchi, come molti piloti avevano potuto fare, oppure dalla costa stessa di Bolama. Sul punto del disastro si era sollevata un'enorme fiammata.

Una cosa diventa certa per me: l'*Iboer* è stato vittima di un corto circuito. La cosa è relativamente facile, dati gl'impianti di illuminazione per i fanali di via, per la cabina dei piloti e per l'istallazione della radio, che ci obbligano a portare a bordo molti accumulatori.

Mentre voliamo non posso sapere altro. Ma penso subito che l'incidente debba essere iscritto a quei fatti imponderabili, che in aviazione si verificano quando si raggiungono i limiti delle possibilità. In quei momenti basta un attimo per essere trascinati a una impercettibile manovra sbagliata, che riesce fatale. Se poi, come nel caso dell'*Iboer* si produce un corto circuito, allora la causa della rovina è superiore a qualsiasi umana volontà e maestria, ed è da attribuirsi all'incontrollabile giuoco della fatalità.

Il volo continua durante le ore del mattino con minori preoccupazioni. Durante la notte era molto difficile tener conto contemporaneamente di tutti gli indispensabili elementi: la rotta, l'osservazione degli strumenti di precisione che ci danno la temperatura e la quota, il calcolo della deriva, e, soprattutto, il mantenimento della formazione di volo. Ho notato come l'occhio nostro acquistasse, durante la corsa nell'aria oscura, una straordinaria sensibilità. Forse nessun transvolatore potrà mai esprimere a parole, anche in futuro, l'incubo di quelle ore di navigazione nella foschia sterminata, senza un punto di riferimento, in cielo o in acqua, anzi senza scorgere mai né l'uno né l'altra, tagliando un mare di nebbia. Per timore delle collisioni, non si perdono mai di vista gli apparecchi, che volano innanzi e di fianco, pur senza dimenticare gli strumenti: la mobilità visiva diventa la più efficace espressione di una tensione nervosa, che giunge fino allo spasimo.

La formazione ha logorato i nostri nervi, ha affaticato la nostra resistenza, e messo a dura prova le macchine. Volare in formazione, per diciotto ore consecutive, vuol dir toccare continuamente i motori, sottoporli a sforzi ingenti, variarne ad ogni momento il regime, o aumentandolo di cinquanta giri. oppure diminuendolo di trenta, in un'alterna incessante dura vicenda.

È una disciplina che costringe ogni tanto a fare deviazioni, che pesano sul chilometraggio totale e tolgono ogni autonomia al pilota nella scelta della rotta.

Il volo isolato dà libertà, velocità, sicurezza.

Il volo in formazione aggiunge alle difficoltà ordinarie di una traversata oceanica quelle di un controllo permanente non solo di sé, ma degli altri.

Penso che, se dovessi ripetere il volo atlantico, preferirei fare tre volte la traversata dell'Oceano da un capo all'altro, da solo, piuttosto che farlo una volta in formazione. Gli effetti del rischio e le probabilità di incidenti vanno moltiplicati per il numero degli apparecchi che prendono parte alla traversata, mentre chi è solo pensa per sé...

Poco dopo l'alba abbiamo incontrato i primi piovaschi. La nostra navigazione non ne ha risentito troppo, quantunque essi impressionino il novizio dell'Oceano. Si profilano nettamente all'orizzonte in forme di grosse nubi ben delineate, che attingono le acque dell'Oceano e fanno tutt'uno con esse. Lo scroscio della pioggia batte sulle nostre ali con inaudita violenza. Si pensa che le enormi gocce di pioggia possono, cadendo con tanta forza, danneggiare il delicato involucro di tela teso sulle sottili nervature del legno. Ma per fortuna i piovaschi non fanno danno alle ali. Invece sono nocivi molto alle eliche, le quali, dovendo girare in mezzo alla bufera di pioggia, ne risultano scrostate e scheggiate. È un'esperienza di cui terremo conto facendo il bilancio della traversata. Le eliche di legno sono, secondo me, idonee per i climi temperati, ma non resistono abbastanza alle furibonde intemperie delle zone equatoriali. Per fortuna, attraversati i primi piovaschi, sappiamo benissimo come si debbano trattare gli altri: sappiamo quello che sono e quanto durano e diventa un gioco

il superarli. Occorre però allargare la formazione di volo e mettere una certa distanza tra apparecchio e apparecchio per non correre il pericolo degli investimenti. Inoltre a lungo andare questi piovaschi mettono addosso non poca impazienza.

A mano a mano che il volo procede, si fa nell'apparecchio una temperatura da forno elettrico. Sono un po' preoccupato per il motore. Ma nelle ore più calde della giornata, dalle 11 alle 14, esso ha continuato a mantenere la media normale della temperatura, mai superiore ai 75-80 gradi, come del resto ha fatto anche nel momento del massimo sforzo durante il decollaggio, grazie a Cappannini, che dal tunnel pompava acqua fresca.

La rotta è stata seguita senza il piú piccolo errore e con molta facilità, grazie alla bussola di precisione. Prima di partire, avevo detto che i nostri apparecchi avrebbero fatto una navigazione aerea perfettamente analoga a quella marina. Durante la traversata ci siamo attenuti a questo programma. Di notte abbiamo controllato la deriva colle fumate galleggianti luminose. Quando, durante il giorno, i piovaschi ci avvolgono completamente nel loro velo denso, che ci toglie ogni vista della superficie marina, verifichiamo la quota sull'altimetro, e per tutto il tempo del rovescio d'acqua la manteniamo costante, regolandoci, per quanto riguarda la direzione, sulla bussola.

Possiamo cosí navigare mantenendo compatta la nostra formazione di squadriglie a cuneo.

Prima di partire avevo qualche dubbio sulla velo-

cità date le contrastanti notizie del vento che mi erano pervenute. Invece la velocità si è mantenuta e si mantiene molto forte, anzi supera tutte le mie previsioni. Constato che l'apparecchio ha guadagnato straordinariamente colla chiusura ermetica degli scafi e della cabina.

Sono ormai passate nove ore di volo. L'animo si apre alla speranza di poter condurre tutti i dodici apparecchi alla mèta quando mi giunge un SOS, lanciato dall'apparecchio *Ibais*: il suo comandante, capitano Baistrocchi, sta ammarando sull'Oceano per un guasto al radiatore e ci comunica la sua posizione. Io so che tanto Baistrocchi quanto Gallo, secondo pilota, sono ottimi marinai. Assicurato che l'ammaraggio non ha prodotto guasti gravi, continuo il volo, trasmettendo immediatamente alla divisione navale il punto che Baistrocchi mi ha segnalato. La nave ammiraglia mi comunica che ha inviato subito sul posto il «Pessagno». Possiamo procedere tranquilli.

Piú tardi, a 600 chilometri da Noronha, il comandante Donadelli mi avverte per radio che è rimasto senza acqua per la rottura del radiatore e che ammara con la speranza di sostituirla con acqua salata e di giungere coi suoi mezzi fino a Noronha. Senonché egli non riesce a riparare e la divisione navale, dopo il solito scambio di radiotelegrammi, invia il «Da Noli» a rimorchiare questo secondo apparecchio.

Questi due incidenti si debbono alla stessa causa. Il radiatore attuale dell'*S. 55* non è evidentemente abbastanza perfezionato, come montaggio, per lunghissimi

voli: già vi abbiamo riscontrato difetti nelle tappe precedenti: l'esperienza che ora facciamo sull'Oceano ci sarà preziosa per l'avvenire. Si tratta del resto di un particolare accessorio. Noto come la rottura dei radiatori sia facilitata dalle vibrazioni dell'elica, la quale, alla sua volta, come ho già detto, risente troppo delle violente precipitazioni equatoriali.

I due ammaraggi compiuti nell'Oceano ci hanno dato qualche preoccupazione, ma saranno di fronte al mondo la prova della maestria dei nostri piloti, del loro spirito di resistenza e di abnegazione; inoltre daranno all'apparecchio il piú formidabile collaudo. Non è mai facile discendere in pieno Oceano: ma in questo caso la difficoltà si presentava gravissima per il carico enorme degli apparecchi che giungeva ai tre mila chili nell'idrovolante del capitano Baistrocchi e del tenente Gallo: eppure la manovra è stata compiuta senza che neppure un'ordinata subisse danni. L'apparecchio sarebbe in condizioni di riprendere benissimo il volo se la riparazione fosse fatta immediatamente. Purtroppo non è possibile: sarà dunque portato a rimorchio sino a Fernando di Noronha o sino a Natal. Come io prevedo, il rimorchio non danneggerà per nulla i due idrovolanti, di cui uno andrà perduto dopo 1400 chilometri, soltanto in seguito a un banale incidente di navigazione dovuto alla spossatezza dei marinai che si trascinavano da oltre cinquanta ore l'apparecchio sull'Oceano.

Gli equipaggi dei due idrovolanti hanno fatto il possibile per evitare l'ammaraggio. Tanto sull'*Ibais* quanto sull'*Idona*, una volta avvertita la perdita d'ac-

qua del radiatore si è tentato di continuare ugualmente il volo, immettendo nel radiatore tutto il liquido che era disponibile a bordo. Gli equipaggi hanno sacrificato la riserva dell'acqua, le bottiglie dell'acqua minerale, i termos del caffè: hanno per fino adoperata l'orina. Ma la temperatura del motore continuava a salire. Vi era il pericolo di renderlo per sempre inservibile: e dopo avere sacrificato le ultime risorse, comprese quelle personali, sono dovuti scendere in mare. Il capitano Donadelli è stato il piú fortunato, perché ha potuto ammarare proprio di fianco al «Da Noli:» egli è stato immediatamente rimorchiato e mentre noi continuiamo a volare verso Natal, già sono avvertito che per quanto riguarda il suo apparecchio il rimorchio procede regolarmente. Piú sfortunato è l'*Ibais*. Il suo incidente è avvenuto alle 9 di mattina e la distanza che lo separa dalla terra ferma è enorme. Ma io sono deciso a qualunque sforzo pur di salvare l'apparecchio. Invio una radio all'ammiraglio Bucci, pregandolo di fare il miracolo di rimorchiare anche l'*Ibais* a Fernando di Noronha. L'ammiraglio risponde che sta provvedendo. Ma occorreranno 9 ore prima che il «Pessagno» giunga fino all'idro. Nel frattempo l'*Ibais* potrà usare l'àncora galleggiante e calcolare l'inevitabile deriva.

Anche questi incidenti mi dànno la prova della perfezione con cui funzionano i nostri apparecchi radiotelegrafici. I risultati sono lusinghieri perché possiamo mantenerci in permanente contatto e provvedere subito in caso d'incidenti lievi. Sono apparecchi che pesano appena 35 kg. e sono stati appositamente costruiti dal

maggiore Marino della Direzione Sperimentale della Aeronautica: il genio inventivo italiano ci apre molte possibilità anche per il futuro in caso di voli in formazione attraverso grandi distanze.

Veramente stupendo è il rendimento del nostro motore. Mentre voliamo ne ascolto il battito regolare, uniforme, sicuro. Non abbiamo avuto un incidente, neppure il piú piccolo, per causa del motore, da Orbetello fino a questo momento. E già abbiamo al nostro attivo quasi 8000 km., fatti in continuazione sotto i climi piú diversi e con regimi altissimi.

Sono anche molto soddisfatto del portamento dell'apparecchio. L'S. 55 ha doti di stabilità che non ho conosciuto in alcun altro velivolo: per i suoi requisiti aero-dinamici di centraggio e per le sue qualità marittime, lo considero assolutamente insuperabile.

Siamo prossimi alla linea dell'Equatore. Per essere ossequienti alle leggi che obbligano al battesimo marino il novizio dell'equatore, Cagna mi porta la seconda bottiglietta di champagne che aveva nella sua riserva: la prima è stata bevuta il giorno di Natale. La sturiamo allegramente e ne tracanniamo volentieri alcune sorsate, consumando anche qualche piccola provvista della colazione di bordo.

Ormai siamo prossimi alla mèta. Sono passate circa 14 ore dal momento del decollaggio notturno nella baia di Bolama: quelle fatte in pieno giorno non hanno presentato particolari difficoltà e sono trascorse molto piú veloci. Però nelle ultime tre ore della traversata il vento, che si è mantenuto debole durante tutto il

volo, rinforza notevolmente dal Sud, ostacolandoci la marcia. È un vero contrattempo perché ormai abbiamo la febbre di arrivare. Lottiamo contro il vento e contro la nostra impazienza e finalmente compare tra le nuvole il profilo dell'isola di Fernando di Noronha. Quante volte durante la traversata abbiamo creduto di avvistare terra! L'orizzonte ingombro e fosco offre spesso al navigante labili illusioni di isole o di litorali, che poi scompaiono lasciando l'animo confuso e interdetto. Ma questa, che sta davanti a noi, è proprio l'isola di Noronha. Essa sembra, nella rapidità della corsa, avvicinarsi a noi e ci svela sempre più nettamente l'aspro profilo delle sue rocce strapiombanti in mare, battute dall'Oceano con ondate gigantesche e spumeggianti. Vi arriviamo sopra a una quota non alta e vediamo distintamente, ancorata nella baia, l'ultima nostra nave, il «Malocello».

L'isola serve di penitenziario. Vi sono installazioni delle linee telegrafiche intercontinentali, l'Italcable, la Western: vi è una stazione radio della Marina brasiliana. Ma essa non offre né facilità di approdo, né comodità di alloggio. Il vento oceanico la cinge tutta intorno. Non vi sono ridossi tranquilli. Il mare intorno all'isola è quasi sempre agitato. Vediamo il «Malocello» rollare fortemente da 15 a 20 gradi. Avevamo deciso che in caso di necessità lo stormo ammarasse presso l'isola e infatti il comandante Coraggio ha apprestato i gavitelli e un sufficiente deposito di carburante. Ma abbiamo ancora benzina per sette ore e non vi è bisogno di questa sosta straordinaria. Sfiliamo ordinata-

mente, squadriglia per squadriglia, sull'isola e procediamo verso Natal che ormai non dista più di 400 km.

Il « Malocello » chiede per noi le ultime notizie meteorologiche alla stazione radio-telegrafica di Natal, dove si trova in ascolto continuo il generale Pellegrini. Infatti ci viene poco dopo comunicato che a Natal il cielo è coperto, ma la visibilità è buona.

Dopo Noronha incontriamo un piroscafo inglese da carico che ci chiede per radio la sua posizione. La situazione è completamente invertita fra navi e velivoli! Le ultime due ore di volo passano senza quasi che ce ne accorgiamo. Sono le 19,30 di Greenwich: ecco la linea giallastra del continente! Ecco Natal!

In questo momento scompare ogni stanchezza. Siamo in volo da circa 18 ore. Quando tocchiamo le acque di Natal, la testa è un poco confusa, e le orecchie ci rombano, ma il cuore è leggero e giocondo.

Già suonano sulla riva le allegre fanfare di « Giovinezza » che salutano la nostra vittoria.

Capitolo XII

NATAL

La prima impressione, quando i motori si fermano dopo 18 ore di rombo, è uno scampanío di campane. Quante campane! Suonano tutte insieme, a distesa, a piccoli rintocchi pettegoli, a lunghe ondate. Ci siamo appena levati il casco, le orecchie rombano, e non odono neppure la voce del compagno: forse tutto questo scampanío è un effetto illusorio, un incantesimo della mente stordita, il suono, forse, della nostra anima trasognata. Ma no. Sono i bronzi di Natal, la città stessa del sogno, dal breve nome abbagliante, verso la quale il nostro spirito si è proteso per giorni e per notti durante la paziente preparazione del volo e nel piú recente sforzo sull'Oceano. Queste campane intrecciano il loro saluto di festa col ritmo delle canzoni della Patria, che il vento ci porta dalla prossima riva del fiume e dicono a Dio, per noi, per i nostri cari, per l'Italia nostra lontana, per tutti coloro che hanno sperato e sofferto, lottato e gioito, per i vivi che già spuntano fuori di ogni apparecchio sull'ala bianca, per coloro che i gorghi dell'Oceano hanno ingoiato o che le lingue della fiamma hanno distrutto, l'inno della riconoscenza e dell'amore. Questo gruppo di Italiani, valicando

l'Oceano, ha servito non soltanto il proprio paese, ma la causa dell'umanità, che si sente oggi piú unita attraverso le enormi distanze, stretta da vincoli di insospettata solidarietà, fatta piú certa del suo destino di progresso e di civiltà. Questi pensieri non arrivano a determinarsi: lampeggiano un attimo nella mente e scompaiono, come una di quelle nuvole galoppanti che gettavano per un momento, sulla distesa oceanica, la loro ombra in fuga.

Fuori della cabina di pilotaggio non mi resta il tempo, neppure ora, di abbandonarmi alla fantasia: la manovra dell'ormeggio non è ancora finita: io sono stato il primo a toccare acqua: gli altri apparecchi sopraggiungono nell'ordine stabilito: il generale Valle che ha compiuto la traversata da solo e ci ha raggiunto senza forzare i motori, nonostante l'ora di ritardo alla partenza, tra Noronha e il continente, scende in questo momento: seguono la squadriglia bianca, la rossa, la verde. In tutto, lo stormo impiega, per ammarare, non piú di 10 minuti.

Gli equipaggi hanno un aspetto di fierezza nella loro camicia nera, che li fa due volte soldati: la stanchezza per il momento non si fa sentire.

Ci ancoriamo sopra una sola fila ad arco, che segue la curva larga del fiume. Gli apparecchi sulle acque di un intenso azzurro, increspate dal vento che spira piuttosto forte e dalla corrente della bassa marea, fanno un semicerchio perfetto di squisita eleganza. Il mio apparecchio è il piú vicino al pontile. Presto da questo si staccano nuvole d'imbarcazioni: un motoscafo piú

rapido giunge vicino all'ala del mio idrovolante e ne sbarca il generale Aldo Pellegrini che tende le braccia. Lo stringo molto affettuosamente al petto. Egli in questo momento rappresenta i miei camerati d'oltre oceano, che intendono esprimere il loro sentimento verso di noi, che abbiamo portato vittoriosamente fino a Natal i colori della Patria. I soci del club nautico della città si avvicinano agli idrovolanti recando ai transvolatori un omaggio molto gradito: acqua minerale ghiacciata, belle frutta fresche e uno squisito gelato. I battelli della base raccolgono gli equipaggi per trasportarli alla riva. Io li precedo insieme con il capitano Cagna e col generale Pellegrini sul motoscafo. Qui mi attende una enorme folla e prima di tutto il gruppo degli amici che hanno passato le ultime 18 ore in un'alternativa d'ansia e di speranza superiore forse alla nostra: sono i giornalisti italiani Quilici, Quadrone, Intaglietta, Nosari, Freddi, Massai e mio nipote il tenente degli Alpini Lino. Tutti hanno la voce tronca e gli occhi lustri dall'emozione e mi abbracciano. Vi è poi il capitano Gino Bertoli che ha organizzato la Base di Natal, il Vice Console Mauro che è stato qui mandato dal Ministero degli Esteri, il rappresentante consolare d'Italia a Natal, Guglielmo Lettieri, e tutti gli Italiani residenti in città, nelle campagne e negli Stati vicini. Tutti mi circondano, mi guardano commossi, mi gridano il loro evviva. Le autorità brasiliane si affollano intorno agli aviatori dopo le cordiali presentazioni di cui si occupa il Console. Veniamo portati tra canti, suoni e allegri interminabili scampanii, alle nostre automobili e di qui

fino agli alloggi prestabiliti. Io sono ospitato insieme con lo Stato Maggiore alla Villa Cincinnato, nella parte piú alta della città, gli ufficiali nei locali della « Scuola Domestica », i sottufficiali all'« Hotel Internacional ».

Abbiamo subito nettamente l'impressione di una vigile cura affettuosa che ha sorvegliato la preparazione della sosta a Natal dopo il piú lungo volo: a fianco di ogni letto ogni transvolatore ha ritrovato la propria valigia che due mesi fa è partita dall'Italia sul noto veliero « Aosta: » vi è la prima posta che ci ha preceduto: vi sono i primi pacchi di telegrammi: sono state predisposte le docce, e l'acqua già scroscia ristoratrice: alla « Scuola Domestica » ci attende un pranzo leggero e confortevole preparato da un cuoco italiano.

Sembra di sognare. Sembra di essere sbarcati non già in America ma in Italia. Piano piano gli animi si distendono: alla violenta tensione nervosa, segue una dolce calma, una serenità gaia e chiacchierina entro la quale inavvertitamente s'infiltra, senza comparire, la piú soave stanchezza. Me ne accorgo dagli sguardi, dai gesti, dalle parole dei miei compagni di volo.

È già calata la sera: l'aria è fresca. Mi raccontano che Natal esce ora da un lavacro di temporale. Quando ieri siamo partiti da Bolama qui si era scatenata la piú furibonda tempesta: l'annuncio del decollaggio arrivò alle innumerevoli radio, issate su questa costa atlantica per seguire il nostro volo, proprio mentre il cielo si riempiva di lampi, l'aria era lacerata da rombi di tuoni e l'acqua cadeva con inaudita violenza. Ha con-

tinuato a piovere durante tutto il giorno ed ha cessato proprio due ore prima del nostro arrivo. La fortuna ci ha assistiti, perché adesso il cielo è sgombro e tutto percorso da soffi freschi di vento, che ci ristorano e ci rallegrano.

Gli equipaggi, al mio arrivo, se ne vanno, in gruppo o alla chetichella, a riposare. Quando ritorno alla villa Cincinnato, dove le stanze sono tutte intercomunicanti, il sonno dei miei camerati piú giovani è cosí forte, che si può impunemente attraversare la loro stanza, senza pericolo di svegliarli. Forse rivedono in sogno il cielo chiuso e cupo e senza luna della notte oceanica, forse ripercorrono con la fantasia eccitata la distesa interminabile delle acque plumbee, forse odono lo scroscio dei piovaschi percuotere furiosamente le ali dell'apparecchio: ma il riposo ristora ormai i loro muscoli vittoriosi, rasserena le loro anime di grandi fanciulli. Essi non sanno certo, in questo momento, che tutto il mondo civile parla di loro: non hanno che un barlume della grandezza storica dell'impresa compiuta; sanno solo di aver reso un grande servizio alla Patria.

Io non posso dormire. Sono ossessionato dal pensiero dell'equipaggio che si è perduto a Bolama. Le notizie fino a questo momento sono categoriche, ma mancano di tutti i particolari. Accarezzo in cuore la speranza che il destino abbia sbattuto i naufraghi sopra qualche isola deserta o sopra un lembo di spiaggia, dove ancora non hanno potuto arrivare gli aiuti predisposti dal colonnello Ilari. Questi infatti avverte che continuano affannosamente le ricerche sopra tutti

i punti della baia fino alle lontane isole Bissagos.

Ho interrogato ad uno ad uno gli equipaggi che sono giunti a Natal. Il comandante Longo ha visto distintamente una colonna di fiamme e di fumo elevarsi alla sua sinistra, ed ha intuito immediatamente che non si poteva trattare di un falò acceso per indicarci la costa né di un fuoco di bivacco indigeno o di un gruppo di barche da pesca. Altri piloti sono passati vicino alla colonna fiammeggiante e hanno visto il falò. Tutti hanno pensato a una tragica ripetizione del caso capitato a Orbetello al capitano Baldini e al povero capitano Ambrosino. Ma io non voglio cedere alla disperazione e lancio per radio al colonnello Ilari ordini tassativi di darmi notizie esaurienti sulle ulteriori ricerche compiute.

Intanto invio il saluto dei trasvolatori al Duce con questo telegramma che gli dirà con quale spirito l'impresa è stata condotta e compiuta:

« *La squadra aerea atlantica dopo aver compiuto il primo volo in formazione attraverso l'Oceano rivolge il suo pensiero devoto al Duce* ».

Al Capo del Governo provvisorio del Brasile, generosa terra ospitale che già ha mostrato al nostro arrivo un animo in festa, sinceramente e spontaneamente amico, cosí telegrafo:

« Mi è grato porgere al Capo nobile popolo brasiliano primo saluto aviatori italiani che traversando Oceano hanno abbreviato distanza tra due Nazioni

latine, Italia e Brasile, insieme legate da vincoli di antica tradizionale amicizia.

ITALO BALBO ».

Getulio Vargas ha subito risposto:

« Ringrazio e contraccambio a V. E. i saluti che mi ha inviato nel momento in cui posavano sulle acque brasiliane le aeronavi gloriose poste sotto l'alto comando di Vostra Eccellenza. Mercé questa impresa ammirabile, nella quale per la prima volta una squadriglia numerosa imprende il volo dai porti europei per le acque sud americane, si abbreviano le distanze e si confermano i sentimenti di profondo affetto che ci legano alla nobile nazione italiana.

GETULIO VARGAS ».

Incomincia da questo momento l'affollamento dei dispacci da tutte le parti del mondo. La notizia del felice esito della traversata si è diramata in un baleno dalla minuscola città brasiliana verso i piú lontani paesi.

La pioggia dei telegrammi mi dimostra che ha trovato rispondenza nei cuori di tutti. È una vera valanga sotto la quale per giorni e giorni resteremo letteralmente sepolti.

Giunge primo il saluto del Re d'Italia:

« Desidero non tardare a rallegrarmi molto cordialmente con Lei e con i suoi valorosi compagni per la felice riuscita della loro ardua e gloriosa impresa.

VITTORIO EMANUELE ».

Rispondo:

« La parola di V. M. è il miglior titolo di orgoglio per i soldati d'Italia che trasportando oltre Oceano i colori della Patria hanno sentito durante l'aspra impresa battere col loro il cuore del Re Vittorioso.

ITALO BALBO ».

Giuriati cosí saluta i transvolatori:

« La vittoria delle ali italiane, la tua vittoria - camerata Quadrumviro - esalta l'orgoglio delle camicie nere. Ai prodi compagni tuoi, ti prego di recare il mio saluto il mio plauso. I fascisti per tuo, per vostro merito traggono oggi il sicuro auspicio di maggiori trionfi.

GIOVANNI GIURIATI ».

Le mie parole di risposta sono:

« Tu hai dato transvolatori dell'Atlantico, insieme alla camicia nera la consegna fascista di tutto osare pur di vincere. Abbiamo eseguito la consegna. Soltanto la luce di una grande Idea lampeggiante nella mente di tutti noi ha fatto il miracolo di rompere la notte oceanica guidandoci per diciotto ore da continente a continente. I transvolatori sono degni dell'onore della tessera fascista e il Partito può essere fiero di loro. Grazie del saluto che custodiremo, geloso patrimonio, nel nostro cuore. Ti abbraccio.

ITALO BALBO ».

Ecco Gabriele d'Annunzio:

«Compagni miei, faccio un grande sforzo per disgiungere queste parole dal mio cuore gonfio di allegrezza e di malinconia e di orgoglio. Nella notte scorsa, dall'ora della vostra dipartita io fui palpitante in ciascuno dei vostri motori senza aumentarne il peso, io seguii ed osservai la vostra disciplina eroica. Ed ebbi la piú fiera certezza nel compimento della vostra impresa, compagni, ebbi quella medesima certezza che seppi ispirare ai miei equipaggi degli apparecchi terrestri nella notte marina di Cattaro senza luna e senza stelle. Questa mia assidua assistenza e questa risoluta certezza vi saranno testimoniate dall'aviatore e animatore Benito Mussolini che conosce entrambe. È bello per me l'affettuosamente sentire che nessuno oggi merita la chiusa gioia della vostra vittoria come io la merito a compensare tanti anni d'imperterrita fede iniziata e divulgata molto prima della nostra guerra ammirabile. Ma forse, miei vittoriosi compagni, voi comprendete anche la tristezza dell'uomo ancor valido e ancor temerario costretto a dire "e io non c'ero"! Taglio e incurvo per voi stanotte tutti i lauri del Vittoriale che sembran lustri e salsi di luna oceanica. Il primo ramo è per Italo Balbo. Il piú robusto è da trapiantare con arte italica nella terra che vi ospita e vi onora; nella terra che sembra il piú vasto campo dell'avvenire.

Gabriele d'Annunzio».

Rispondo:

« Abbiamo sentito la presenza del Poeta Soldato durante tutto il volo Oceanico compiuto da soldati d'Italia col cuore pieno dell'alata poesia della Patria lontana. Con te, con noi volavano tutti i piú grandi e i piú umili nostri Morti, eternamente vivi, che portarono l'ala tricolore sui mari e le terre del mondo sulle insanguinate trincee della guerra e per le vie aperte al pacifico ardimento dell'uomo.

« A nome degli aviatori atlantici ti ringrazio delle tue parole che confermano l'incontro dei nostri spiriti negli spazi oceanici e ci spingono sempre piú alto e piú lontano.

ITALO BALBO ».

Debbo rinunciare per ora ad aprire gli altri dispacci. Sono troppi.

Vorrei fare subito la relazione della traversata al Duce. Ma le idee mi si ingarbugliano. Invece di « Gabaeronautica », mi vien fatto di scrivere « Pietrogrado ». Impossibile continuare. Queste ultime quarantott'ore sono state troppo ricche di emozioni e tutte fanno groppo alla mente, tutte vogliono uscire contemporaneamente dalla penna, mentre gli occhi mi si annebbiano e la mano cade pesante sul foglio.

Cedo, senza volerlo e senza saperlo, al sonno. Ma non sono capace di riposare. Ogni tanto un sobbalzo. E di nuovo l'immagine di Luigi Boer e di Danilo Barbicinti.

Passano cosí alcune ore, forse tre o quattro e non piú,

di questa notte terribile. Sono stanchissimo, eppure non posso riposare. Ho un immenso sonno e pure non posso dormire... Attendo l'alba e la invoco come una liberazione. Con la psicologia propria degli insonni, il silenzio circostante, mi snerva e mi esaspera. Nella mia anticamera veglia un gruppo di soldati brasiliani. Ogni tanto si danno il cambio. Il leggero rumore che essi fanno, in altre occasioni, non mi farebbe piacere: in questo mi tiene compagnia.

Non appena vedo un piccolo chiarore rompere l'oscurità della notte e affacciarsi ai vetri della mia finestra, mi alzo, mi vesto e vado a svegliare qualcuno. Mi precipito al porto per le contrade deserte di Natal. Sono forse le cinque antimeridiane. A quest'ora il «Malocello» che è partito ieri sera da Noronha, dopo il nostro passaggio, dovrebbe essere nel fiume. Apprendo invece che la bassa marea lo tiene fuori, sull'Oceano. Vado a fare una rapida visita agli apparecchi. Il sole nascente indora le ali argentee e mette barbagli rapidi e freddi sulle acque. Montano la guardia i marinaretti della scuola di marina brasiliana. Ogni apparecchio è illuminato da un piccolo fanale di fonda e la cima dell'àncora che lo lega al gavitello, sembra un guinzaglio che lo trattenga per forza dal riprendere il volo verso i liberi cieli. Un motoscafo della polizia mi conduce a zig-zag intorno ad ogni idrovolante: qualche marinaretto è salito sull'ala: ha le scarpe di gomma, ma io sono cosí geloso che lo prego di discendere.

La città, già cosí elettrizzata al momento del nostro arrivo riposa tranquilla. L'Oceano dista oltre un chi-

lometro dal punto ove sono ancorati gli apparecchi e se ne sente il brontolio lontano. Il vento di ieri non è caduto, anzi si rinforza di ora in ora. È quasi fresco. La mia impazienza di sapere qualche notizia da Bolama è tale, che dopo avere ispezionato gli apparecchi, invece di attendere il momento dell'alta marea che incomincerà verso le nove, mi faccio dare un motoscafo dalla capitaneria brasiliana del porto, vi salgo sopra e mi avvio sul canale verso l'imboccatura dell'Oceano.

Arrivo sotto il «Malocello» dopo una mezz'ora: la bella nave italiana ha già incominciato la manovra per entrare nel porto. Salgo per una scaletta di funi a causa del mare grosso e mi dirigo verso il ponte di comando. Trovo qui il comandante Coraggio. Gli espongo l'urgenza di telegrafare a Bolama. Presto viene il radiotelegrafista di bordo e gli detto i primi messaggi. Intanto la nave procede verso l'imboccatura del canale, supera la barra dell'Oceano e lentamente si avvia tra le due rive verdi in direzione della banchina della città.

Questa si è completamente risvegliata dal suo letargo notturno. La popolazione si rovescia ancora una volta verso il pontile per ammirare i nostri apparecchi che ormai sono tutti giocondamente invasi dal sole.

La risposta da Bolama non si fa attendere e mi toglie ormai l'ultima speranza che i nostri quattro camerati dell'*Iboer* si siano salvati. Purtroppo bisogna abbandonare ogni illusione. Il mare non ha restituito alcun rottame: su tutta la terra che circonda Bo-

lama non vi è alcun segno dei naufraghi. Io so che quando l'*S. 55* cade in mare, qualche cosa di esso sempre rimane alla superficie, a cominciare dalle ali che sono insommergibili. Se nulla, proprio nulla, dell'*Iboer* è stato ritrovato, questa è ormai la prova definitiva che il fuoco è stato la causa della sciagura. Soltanto il fuoco infatti può provocare una distruzione cosí completa. L'enorme carico di carburante, che era a bordo, è stato largamente sufficiente alla completa e totale distruzione dell'*Iboer*. Data la maestria dei piloti che induce ad escludere ogni errore di manovra, debbo ritenere che l'incidente sia stato originato da un corto circuito. In questo senso telegrafo al Duce dandogli notizia delle vicende della traversata, nel lungo rapporto che redigo sul ponte stesso del «Malocello».

Sorte tragica ma sublime. Il loro nome si aggiunge alla schiera dei violatori delle sconfinate solitudini, che fasciano di religioso orrore i gorghi dell'oceano. La Sfinge atlantica, cosí audacemente sfidata, ha voluto le sue vittime in olocausto. È lo scotto del trionfo, e ci getta in cuore una intollerabile angoscia. Ma, del trionfo italiano, è anche la sacra aureola. La morte eroica dei nostri camerati dimostrerà al mondo la difficoltà dell'impresa. Col loro martirio essi l'hanno spiritualmente ingigantita. Partendo da Orbetello ognuno di noi sapeva che lo stesso destino poteva toccarci. E questo tranquillizzava l'animo nostro. Il progresso civile, di cui l'aviazione è il piú efficace e forte strumento, esige il sacrificio del singolo per il bene della umanità. Gli azzurri cavalieri del cielo servono l'umanità e la Patria ai limiti estremi della

vita, pronti al valico silenzioso verso la morte, quando il dovere comandi. Ambrosino, Stemperini, Boer, Barbicinti, Fois, Nensi, Imbastari, ne danno al mondo la prova. Invece dell'ombra, una luce entra ora in noi, un alito di amore eroico per la Patria, sul mare e sul cielo, invincibile; come loro, per l'Italia, noi siamo pronti, tutti, a morire: essa ci sopravviverà, più grande!

Dai telegrammi che sopraggiungono, dopo la pubblicazione del mio rapporto al Duce, mi accorgo che gli Italiani l'hanno compreso. E con gli Italiani gli spiriti nobili del mondo intiero.

Ai «transvolatori» che ascoltano con austera fierezza l'ultimo verdetto del destino sui loro camerati dell'*Iboer* che tronca ormai ogni speranza, non debbo dire tortuose parole: ordino invece che ciascun apparecchio «atlantico» porti sullo scafo il nome di un grande eroe dell'aria, caduto per la Patria. Cosí al mio idrovolante vien dato il nome di Francesco Baracca; quello di Valle porterà il nome di Guidoni, quello di Maddalena il nome di Penzo, quello di Longo il nome di Crosio, quello di Marini il nome di Del Prete. All'idrovolante di Agnesi viene imposto il nome di *Boer*; quello di Draghelli è battezzato *Barbicinti*, quello di Baistrocchi di *Fois*, quello di Donadelli *Imbastari*, quello di Calò *Nensi*. Sono i cinque che continueranno la leggendaria crociera sulle prore degli scafi dei camerati amatissimi. E gli apparecchi di Cannistracci e di Teucci portano ora l'insegna di Ambrosino e Stemperini, che si immolarono a Orbetello durante la preparazione del volo.

Rinuncio a descrivere i grandi festeggiamenti che fin da questa tappa ci hanno tributato le autorità brasiliane. Noi ne siamo molto orgogliosi e fieri e nello stesso tempo ne usciamo molto affaticati. Forse la più grande fatica consiste proprio nella serie innumerevole di cerimonie a cui il nostro successo ci obbliga.

Continuano intanto a piovere telegrammi dai piú vari paesi del mondo. Con un atto di squisita cortesia il Governo Brasiliano mi ha concesso la franchigia sul telegrafo nazionale. Posso dunque incominciare a rispondere senza timore di spendere un ingente capitale. Tra il Brasile e l'Europa ogni parola costa in media dodici lire e soltanto a Natal mi sono stati recapitati in tre giorni migliaia di telegrammi. I piccoli foglietti azzurri del telegrafo ingombrano la stanza adibita a segreteria e invadono la stanza da letto. Mi fanno paura: non mi salvo piú. Dò lettura dei piú importanti dispacci agli equipaggi della crociera: sono Re, Principi, Capi di Governo, Ministri, uomini di Stato, luminari della scienza e dell'arte, assi dell'Aviazione, costruttori e inventori. sodalizi, istituzioni, amici, conoscenti, persone mai vedute e mai conosciute, di tutti i cinque continenti. Soltanto dall'Italia sono giunti oltre duemila dispacci. Gli impiegati del telegrafo hanno le mani nei capelli e lavorano giorno e notte. Per rispondere a tutti occorreranno quindici giorni. Quando si crede di aver finito, si è ancora al principio. E sono tutti bellissimi: improntati ad alti sentimenti di fervido patriottismo, di solidarietà aeronautica, di esaltazione civile ed

umana. Mi telegrafa perfino qualche antifascista dalla Francia.

Questo plebiscito ci dà il senso delle proporzioni gigantesche che l'impresa italiana ha assunto nel mondo. I miei piloti guardano con occhi sbarrati la montagna azzurra dei telegrammi, poi guardano me con immenso affetto e gratitudine.

In occasione del nostro arrivo è stata predisposta l'inaugurazione di una colonna romana dedicata a Carlo Del Prete che qui sbarcò assieme ad Arturo Ferrarin il 20 luglio 1928.

L'approdo vero dell'*S. 63* non fu veramente a Natal, ma alla spiaggia di Touros che dista dalla città parecchie ore di automobile. Gli Italiani della regione e le Autorità dello Stato di Rio Grande do Norte, non hanno voluto che il marmoreo ricordo campeggiasse in un luogo deserto, ma nel cuore stesso di Natal che fu la mèta effettiva del magnifico raid. È stata scelta quindi la nuova piazza prospicente la stazione marittima di Natal nel quartiere che diventerà tra non molto il piú frequentato e il piú elegante della città.

La colonna è stata regalata da Benito Mussolini che la scelse tra quelle emerse dagli scavi recenti del Campidoglio. È di marmo grigio, oscurato dal tempo e termina in un elegante capitello dorico sulle cui volute il tempo ha lasciato le sue impronte. La colonna ricorda il piú rapido e il piú lungo volo compiuto in un balzo tra Roma e Natal. Un'epigrafe in italiano dettata dal mio amico Nello Quilici, ricorda il grande e fortunato evento che fu coronato dall'olocausto di Carlo Del Prete

e l'occasione attuale del nostro arrivo in formazione sulla costa brasiliana:

PORTATA IN UN BALZO
SOPRA ALI VELOCI
OLTRE OGNI TENTATA DISTANZA
DA CARLO DEL PRETE E ARTURO FERRARIN
ITALIA QUI GIUNSE
IL V LUGLIO MCMXXVIII
L'OCEANO
NON PIÙ DIVIDE MA UNISCE
LE GENTI LATINE
D'ITALIA E BRASILE

ITALO BALBO
QUI GIUNTO
CON LA CROCIERA AEREA TRANSATLANTICA
SULLA VIA PRIMA TRACCIATA
DA CARLO DEL PRETE E ARTURO FERRARIN
A LORO PERENNE RICORDO
QUESTA COLONNA CAPITOLINA
DONATA DA BENITO MUSSOLINI
ALLA CITTÀ DI NATAL
CONSACRAVA
IL VI GENNAIO MCMXXXI

La cerimonia si svolge in modo semplice e commovente: il Vescovo di Natal celebra all'aperto, sulla grande piazza, la messa, religiosamente seguita dagli aviatori e dai marinai italiani: poi pronuncia brevi elegantissime parole che ci commuovono. Carlo Del Prete

rivive certo tra noi in questo momento e sorride ai camerati che hanno percorso sull'infido Oceano la strada che egli aprí e sulla quale, come un mistico ponte, la sua anima è gettata per sempre in segno di unione tra i due popoli figli di Roma.

Mi reco subito dopo a deporre una corona di fiori alla base del monumento di Augusto Severo, un pioniere del volo in dirigibile, nato a Natal e morto a Parigi nel 1903. Suo figlio è presente e mi stringe commosso la mano.

Intanto ci siamo acclimatati e abbiamo preso possesso della città di Natal. Si susseguono i ricevimenti. Vi sono famiglie amiche che ci invitano a passare un'ora o un momento con loro. La popolazione è di una estrema gentilezza. Vado con qualche ufficiale a fare un bagno nell'Oceano. Ora le acque minacciose si sono fatte gentili e ci accolgono senza farci paura. Il bagno ci ristora e ci mette in immediato contatto con l'elemento che più abbiamo guardato in cagnesco durante la traversata. È una specie di magico tuffo nella vergine natura. L'Oceano fa presso le sponde di Natal dune di sabbia bianche alte come montagne. L'arena è tutta impregnata di sale. Guardando il panorama sotto la luce lunare, sembra che sui margini stessi dell'Oceano sia nevicato.

Due giorni dopo il nostro arrivo, mi giunge la confortante notizia che il capitano Donadelli ha potuto riparare il suo apparecchio a Fernando di Noronha e che è ripartito in volo. Infatti non passano due ore, che un rombo di motori riempie l'aria. Il grande idrovo-

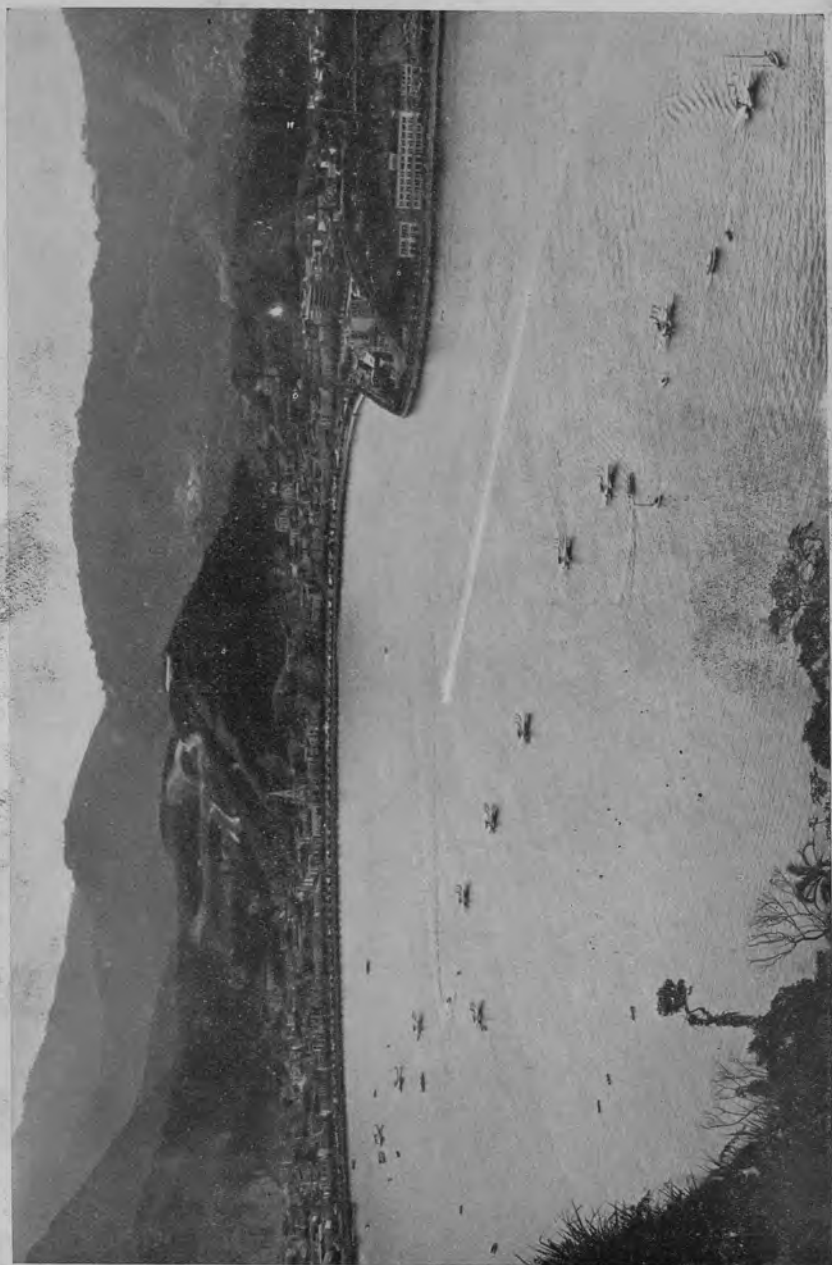
lante atlantico sorvola il cielo di Natal, fa alcuni ampi giri sulla città e ammara felicemente vicino agli altri. Diciotto ore di rimorchio non gli hanno fatto alcun danno.

L'apparecchio di Baistrocchi continua nel frattempo a percorrere le vie oceaniche, trascinato sulle acque dal « Pessagno ». Il suo viaggio è molto piú lungo. Deve compiere oltre mille chilometri per arrivare a Fernando di Noronha. La sera del 9 mi viene comunicato che è già in vista dell'isola. Il rimorchio si è spezzato parecchie volte. ma l'apparecchio è stato ripreso mercé l'abnegazione dell'equipaggio, che dopo aver compiuta la fatica della traversata in volo, vuole ora riportare felicemente l'apparecchio a destinazione. La mia idea è che le riparazioni siano fatte a Fernando di Noronha: ma il mare è cattivo, soffia un vento fortissimo e tutti sono del parere che l'apparecchio possa continuare il suo viaggio a rimorchio fino a Natal. Mi lascio convincere, ma ho l'oscuro presentimento dell'avverso destino. Infatti il « Pessagno » che si trascina dietro lo *Ibais*, continua la sua marcia verso la costa del continente, ma poche ore dopo, verso le tre di notte, per un banale errore di manovra dovuto, piú che altro, alla spossatezza degli uomini che da oltre sessanta ore attendono alla difficile operazione di rimorchio, la poppa della nave batte contro l'apparecchio: uno scafo si sfascia, l'acqua vi penetra dentro e l'idrovolante è tutto sbandato da una parte e non può continuare la marcia. Viene salvato il salvabile ed il resto abbandonato ai gorghi dell'Oceano.

La notizia mi giunge alle prime ore del mattino. Già dal giorno precedente le mie condizioni fisiche non sono invidiabili. Forse l'eccesso di fatica o la tensione nervosa mi hanno prodotto una febbre leggera, ma insistente che mi deprime: quando apprendo che l'*Ibais* è perduto proprio davanti alle coste brasiliane, dopo mille e quattrocento chilometri di rimorchio, il disappunto mi aumenta la febbre e il malessere. Passo alcune ore veramente poco piacevoli.

Vorrei ripartire subito per Bahia. Ma gli equipaggi mi fanno un'affettuosa violenza: vogliono vedermi del tutto ristabilito. Partiremo dunque domattina.

15.

Rio I ... EIF Gli apparecc ... ri nella G ... ca.

Il cielo è in parte coperto, ma le nuvole sono alte e non annunciano pioggia. La luce del mattino ha quel candore bianco e scialbo che promette soltanto la piú torrida afa. Infatti fa già molto caldo. Indosseremo la piú leggiera toilette di volo.

Il decollaggio sul fiume non è molto comodo, perché il vento spira di fianco e l'apparecchio non può correre molto in linea retta per la tortuosità del fiume stesso. Tuttavia la manovra avviene con regolarità.

Quando ci stacchiamo dalle acque sono le 7,45 e la popolazione di Natal, quantunque sia abituata ad alzarsi piuttosto tardi, già affolla entrambe le rive, capitanata dalle autorità locali.

Facciamo un largo giro sulla città. I transvolatori amano questo piccolo e ridente gruppo di case, che si protende nell'Oceano come una punta avanzata, sui bordi del flessuoso canale azzurro ad accogliere coloro che arrivano dall'altra sponda dell'Atlantico. L'amano per averla tanto sospirata nelle giornate di vigilia e nelle ore della trasvolata: l'amano perché li ha accolti con una semplicità affettuosa, propria della gente che ha piú cuore che ricchezze.

Presto giriamo al largo lanciandoci verso la prossima città di Parahyba. Sorvoliamo un castello che ha un nome pieno di fascino: « A Fortaleza dos tres Reyes Magos ». Dei tre Re Magi non vi è proprio nessuna traccia sulla dirupata bicocca. Ma i tempi nobilitano le sue mura vetuste. Si tratta di un punto di approdo e di difesa dei primi audaci navigatori portoghesi, che lasciavano sulla costa brasiliana oltre al segno del

viaggio compiuto e della consacrata conquista del nuovo mondo, anche la testimonianza della loro luminosa fantasia. Forse proprio qui, una delle prime caravelle a vele e remi dei Re di Braganza approdò il giorno della Epifania. Anche noi dobbiamo essere grati ai Re Magi, perché la traversata dell'Atlantico fu compiuta il 6 gennaio, consacrato alla loro mistica memoria.

Oggi la Fortezza dei Re Magi serve come luogo di convegno per i cacciatori di serpenti, che abbondano in questa regione. Subito fuori di Natal la costa presenta infatti un aspetto brullo e arido. In questa regione le secche estive sono terribili. Il sole brucia la terra, la spacca, la sterilisce. La lussuriosa vegetazione tropicale perde le foglie: non restano che foreste di rami secchi e bianchi, protesi in aria all'infinito. In questo paesaggio l'uomo va alla caccia dei serpi, che sono nei periodi di magra più frequenti del solito.

Le piogge recenti hanno fatto rifiorire il verde sui rami stecchiti. Presto la vasta regione semidesertica che attraversiamo sarà di nuovo invasa dalla rigogliosa vegetazione e il periodo terribile dell'aridità sarà dimenticato, fino al giorno in cui il cielo non tornerà nuovamente spietato e rovente come una immensa lente di Archimede.

C'è un po' di vento dal Sud che ostacola la marcia dei nostri apparecchi. Non per questo essi ritarderanno l'arrivo. Ogni tanto si balla: la punta di un'ala oscilla lievemente e poi ritorna in posizione orizzontale. Che cosa sono questi piccoli scherzi nei confronti delle terribili raffiche della prima tappa? Gli idroatlantici hanno

l'aria di sopportare i rabbuffi odierni con un certo senso di degnazione...

Non abbiamo certo grande varietà di panorama. Le dune si susseguono alle dune, invase da una fitta vegetazione: qualche volta una piú ardita ondulazione del terreno crea una specie di mammellone, conico e regolare come un termitaio. L'acqua mette qua e là chiazze lucenti di minuscoli stagni. Essi si rinviano i riflessi solari come altrettanti specchi.

Molto interessanti sono gli appezzamenti di terreno in preda alle fiamme che l'uomo stesso deve accendere ogni tanto per estirpare dai suoi campi una vegetazione inutile e parassitaria. Il contadino non ha qui altri mezzi. Grandi fumate punteggiano qua e là l'orizzonte del continente.

Dopo circa un'ora e mezzo di volo siamo sopra Joâo Pessòa la capitale dello Stato di Parahyba, che ha preso il nome di uno dei protagonisti della recente rivoluzione brasiliana, ucciso per mano di un sicario, a tradimento. Il motto di Joâo Pessòa ricorda un poco, a rovescio, quello di Garibaldi. Il nostro grande condottiero disse «obbedisco»: Joâo Pessóa esclamò «nego» alle lusinghe di coloro che lo volevano trascinare al compromesso politico.

La sua figura emerge dalla grande massa dei partiti politici in lotta ed è sostanzialmente cara a tutti i brasiliani, senza distinzione. Rappresenta in certo senso l'idea della dirittura e della fierezza.

Lanciamo sulla città un messaggio di saluto alla sua memoria, messaggio che riuscirà molto caro ai suoi con-

cittadini. Essi ne portano l'emblema, il motto e le fotografie sul petto come noi portiamo il nostro distintivo fascista.

La Capitale del Parahyba è molto graziosa: sembra sepolta nel verde tra grandi file di alberi di cocco. Sulle piazze e per le vie sono riuniti tutti i suoi abitanti, col viso rivolto verso il cielo. Il nostro messaggio, affidato a una lunga fiamma tricolore, viene lanciato dal generale Aldo Pellegrini proprio nel mezzo della città. (Dimenticavo di aggiungere che a Natal abbiamo ospitati a bordo dei nostri idro, il generale Pellegrini e i giornalisti italiani, vecchi compagni di altre due crociere, e mio nipote.)

Il nostro volo prosegue in direzione di Pernambuco dove arriviamo dopo 40 minuti alle 10.30.

La città, che per ordine di grandezza e di popolazione è la quarta del Brasile, si estende sopra una rete di canali e in mezzo a una ridente laguna, che ricorda un poco quella di Venezia. Ha un carattere tipicamente moderno, case bianche in calcestruzzo molto alte, grossi isolati, larghe piazze, contrade lunghe e diritte, una serie di ponti che cavalcano in tutte le direzioni i suoi maestosi canali. Il nostro stormo si abbassa a poche centinaia di metri per salutare la graziosa metropoli del Brasile settentrionale. Sappiamo che gli Italiani del posto, che sono circa duemila, guidati dal loro capo, il Console Remis, si sono riuniti sulle terrazze del centro per porgerci il loro omaggio. Infatti sopra una grande casa bianca, un immenso tricolore viene agitato in larghe volute. Tutti gli apparecchi

passano su quel punto, ove la Patria è presente, poi ripigliano la rotta che taglia nettamente verso il Sud.

Davanti al Porto, e per un lungo tratto lungo il litorale, si erge dal mare un'alta scogliera di rocce su cui le onde oceaniche si frangono altissime e bianchissime. Questo è forse il paesaggio piú roccioso del Brasile. Infatti la Capitale di Pernambuco aveva sino a un anno fa il nome di Recife, che significa scoglio.

Ci avviciniamo al mezzogiorno e lo stomaco reclama i suoi diritti. Apriamo il cestino-sorpresa, che ha preparato per noi il capitano Bertoli: ahimé, la sorpresa è magra in confronto soprattutto al buon appetito, che questo volo tranquillo sul mare ha risvegliato: una fettina di roast-beef, e un poco di burro. Ci vendicheremo a Bahia.

Per altre due ore sorvoliamo un paesaggio monotono. La costa è bassa, tagliata dai soliti fiumi. In uno di questi un apparecchio comandato dal tenente Questa chiamato «Pigafetta» per le sue qualità marinare, ha chiesto l'autorizzazione di scendere per fare una piccola riparazione a un montante del radiatore. È sceso infatti, si è fermato sei minuti senza neppure spegnere i motori ed ora c'insegue per raggiungerci.

Il grande golfo di Bahia si annuncia di lontano con un duplice arco vastissimo di collinette azzurre. Poi a mano a mano che si progredisce, i due archi di cerchio si ricongiungono, lasciando una larga apertura per il passaggio delle navi che vengono dall'Oceano. Quando arriviamo su Bahia abbiamo sotto i nostri occhi una

specie di grande golfo, chiuso da tutte le parti, azzurro e tremulo sotto il sole. Sono le 14,30.

La città si presenta sopra un'alta terrazza, ridente e festosa. Puntiamo verso la linea bianca delle sue case che sembrano aspirare, dalle mille finestre spalancate e dagli innumerevoli balconi, il vento marino. Più volte facciamo corona con le nostre ali alla bella città, poi scendiamo in ordine stretto e regolare sulle acque del golfo, ammarando tutti contemporaneamente.

Il porto di Bahia occupa la parte bassa della città; una striscia di terra che è stata rubata al mare e fa da marciapiedi alla città alta. Oltre al porto sono istallate nella città bassa alcune grandi officine che alzano al cielo i loro lunghi fumaioli. Il contrasto tra la parte inferiore di Bahia, tutta oscura, ingombra di un popolo di operai, di scaricatori, di marinai di tutte le nazioni del mondo, con un forte predominio del color nero o cioccolatto delle razze miste, con il candore abbagliante della città alta pulitissima, ordinata, fervorosa di vita e di opere, percorsa da rapide automobili, con una impronta nettamente europea, non potrebbe essere più stridente.

Il motoscafo del colonnello Collalti, che ha organizzato la nostra base, ci conduce fino al porto, dove è schierata una compagnia della Marina brasiliana che mi rende gli onori militari.

Una banda militare suona gli inni. Molti italiani sono confusi tra la folla che ci acclama. Vedo con piacere che indossano quasi tutti la camicia nera.

La colonia italiana di Bahia è composta in gran parte

di laboriosi e probi meridionali: questi, anzi, sono quasi tutti della Basilicata. I primi emigrati che qui arrivarono cinquanta o sessanta anni fa, nel momento in cui il Brasile prendeva lo slancio per iscriversi tra le nazioni piú ricche del mondo, erano della provincia di Potenza. Presto essi chiamarono i loro parenti e i loro amici, bonificarono e misero a coltivazione gran parte del territorio interno dello Stato di Bahia, che è fertilissimo: alcuni rimasero invece in città e si diedero con fortuna al commercio. Il loro spirito pratico, la loro parsimonia, la volontà di lavorare che manifestarono fin dai primi tempi, attirò il rispetto e la simpatia dei brasiliani verso la colonia italiana che collaborava con tanto ardore alla risurrezione economica del paese.

Ne abbiamo subito la prova constatando come siano calorose le accoglienze che fanno i brasiliani della bella città, alla sfilata delle nostre automobili, precedute da due squadroni di cavalleria.

La costituzione brasiliana, fatta ad immagine di quella degli Stati Uniti, dà una larga autonomia amministrativa e in certo senso anche politica, ad ogni singolo Stato della Confederazione.

Ogni Presidente di Stato si considera, sopra il suo territorio, come insignito di dignità sovrana. Quindi non era presente al nostro sbarco il Capo dello Stato di Bahia, dal quale mi recherò io per primo a far visita: erano invece sul ponte di sbarco quasi tutti i Ministri che hanno il titolo di Segretari di Stato.

La Rivoluzione recente ha sciolto e chiuso tutte le Assemblee Legislative della Confederazione: il Presi-

dente di ciascuno dei ventuno Stati viene nominato direttamente, a titolo provvisorio, dal Capo del Governo di Rio e assume il titolo di « Interventore » che corrisponde press'a poco alla classifica e alla carica di Governatore.

Questo di Bahia è un ingegnere ferroviario. Per il giorno susseguente al nostro arrivo ha organizzato un grande banchetto nel « Palazzo delle Acclamazioni » un suntuoso edificio a grandi loggiati, dove viene fatta di solito la proclamazione degli eletti dal Plebiscito popolare. Al pranzo di oltre duecento coperti, intervengon tutte le alte autorità brasiliane del posto, il Vescovo della città, che parla un po' di italiano come quasi tuti i prelati del Brasile, e gli Ufficiali superiori della guarnigione. Vi è uno scambio cordiale di brindisi nei quali si intrecciano i nomi dell'Italia e del Brasile.

Il programma di Bahia comprende una cerimonia molto simpatica: l'inaugurazione di un busto a Virgilio, donato dalla Colonia Italiana alla città in occasione del secondo bimillenario. Il busto, opera dello scultore Umberto Bertazzon, nativo di Campinas, presso San Paulo, e alunno del Canonica, è stato collocato nella piazza prospiciente il Ginnasio.

L'inaugurazione doveva avvenire il 15 ottobre, ma la cerimonia è stata rinviata a causa del recente moto rivoluzionario. La pregevole opera d'arte posa su una colonna di pietra che reca un fascio littorio e la dedica: « *Alla città di Bahia la colonia italiana.* - 15 ottobre 1930-VIII ».

Sono presenti gli ufficiali della squadra aerea tran-

satlantica e l'ammiraglio Bucci con gli ufficiali della Marina italiana. Presta servizio d'onore un picchetto di marinai degli esploratori italiani in alta uniforme. Fra le autorità brasiliane sono Manoel Novaes per il governatore, il sindaco di Bahia, Tirso De Paiva, nonché il capo della polizia, i rappresentanti dei Ministeri dell'Interno, dell'Agricoltura e delle Finanze e il comandante della regione militare. Sono presenti inoltre il Console d'Italia Orazio Laorca, il segretario del Fascio Bertini, il presidente del Circolo italiano Mercuri, tutti gli studenti e le studentesse col direttore del Ginnasio di Bahia, il corpo insegnante e la colonia italiana al completo.

Parlano il sindaco di Bahia che ha preso in consegna il busto a nome della città e quindi il prof. Geraldo Dias, insegnante di latino nel Ginnasio, che legge una alata invocazione a Virgilio e alla latinità. Il velo, che copre il busto, cade al suono dei nostri inni nazionali.

Ogni occasione è buona per riaffermare il carattere latino della civiltà brasiliana. Quantunque la influenza eterogenea delle immigrazioni abbia molto mescolate le razze, tuttavia la nobile ambizione di mantenere nella coltura e nel costume il carattere latino delle origini, sopravvive vivissimo in tutto il Brasile. Si direbbe che l'origine romana serva di attestato nobiliare a questa gente, che ha l'incarico di colonizzare e portare ai piú alti fastigi della ricchezza e del progresso moderno, una tra le regioni piú vaste del mondo.

Anche la Crociera serve a questo scopo. Essa è una specie di ambasceria che la gran madre Roma invia su

questi lidi col mezzo piú rapido e piú veloce. Non vi è discorso o saluto reciproco, nel quale non si riaffermi la necessità di far piú stretti i vincoli tra l'Urbe e il Brasile. In altre occasioni e in altri paesi, questi motivi, che presso di noi sono stati tante volte rovinati dalla piú frusta rettorica, non avrebbero avuto certo il mio entusiasmo. Ma qui, dove oltre al pericolo della mescolanza di razza, esiste anche, in grande stile, un tentativo di accaparramento da parte degli anglo-americani, che usano di mezzi molto persuasivi, la sterlina e il dollaro, l'esaltazione della latinità rappresenta un ottimo e pratico argomento di difesa, basato sopra la realtà dei fatti.

Noto purtroppo come, non soltanto in Bahia, i figli degli Italiani presto dimentichino la madre lingua. Quando mi viene offerto un grande ricevimento al Fascio della città, approfitto dell'occasione per fare un discorso nel quale insisto soprattutto nella necessità che le nuove generazioni, nate dagli emigrati qui stabiliti con fortuna da molto tempo, conservino intatta la parlata italiana. Nessun mezzo vale quanto questo. a conservare l'amor di Patria. Gli Italiani di oggi, soprattutto quelli che vivono in paesi stranieri, — affermo — debbono sentirsi fieri e orgogliosi di appartenere ad una tra le piú nobili e potenti Nazioni del mondo. Gli applausi che coronano le mie parole mi dimostrano che ho toccato nel segno. Spero che cosí sia. E con questo augurio inauguro volentieri una grande lapide che i fascisti di Bahia hanno preparato in ricordo del nostro arrivo, incidendovi una magnifica epigrafe.

La nostra permanenza a Bahia dura tre giorni. Arrivando qui abbiamo trovato ancorati nel porto quattro nostri esploratori. Tre sono reduci dalla posizione assunta nell'Oceano durante la traversata: la quarta è la nave ammiraglia, agli ordini di Bucci, che io rivedo e saluto adesso soltanto, dopo il nostro addio di Bolama. Gli aviatori fanno gran lega coi marinai: questi intervengono a tutte le nostre cerimonie.

Ma le quattro navi debbono raggiungere l'altro gruppo che già naviga verso Rio de Janeiro: due giorni prima di noi l'Ammiraglio Bucci ordina la partenza. Gli otto esploratori si troveranno davanti alla baia di Rio de Janeiro nel momento stesso in cui ci arriveranno i nostri idrovolanti.

Io sono alloggiato nella casa ospitale di un italiano, il Commendator Bertilotti, anch'egli di origine meridionale, della Basilicata, che si è costituito un'alta posizione finanziaria e sociale col suo assiduo lavoro. Egli vorrebbe organizzare per noi una partita di caccia nell'interno, dove possiede una bene organizzata « fazenda ». Ma la mia salute non è ancora del tutto ristabilita: d'altra parte non abbiamo molto tempo disponibile se vogliamo esaurire il programma dei festeggiamenti che ci è stato preparato. Debbo dunque rinunciarvi.

I Brasiliani tengono molto alle forme. Il cerimoniale esige che ogni visita sia restituita, che non si trascurino le più varie e diverse autorità e che tutto sia eseguito con l'ordine più meticoloso. L'ubbidire a queste norme costa un po' di fatica, ma io voglio che

i nostri ospiti mantengano buon ricordo degli Italiani che sono giunti fino a loro per le vie dell'aria. Mi presto quindi volentieri alla non indifferente *corvée.*

Il nostro arrivo a Rio de Janeiro è fissato per il giorno 15. Sugli idrovolanti viene caricato il carburante in misura notevole perché la tappa che ci attende è piuttosto lunga. Nel frattempo mi reco a visitare il convento della Guardia, dove vi è un gruppo folto di cappuccini tutti italiani della Provincia delle Marche. Trovo fra di essi due valorosi reduci della guerra, Padre Pietro da Crispiero, Cappellano militare presso il 93° reggimento fanteria e decorato di medaglia di bronzo al valore, l'altro Padre Stefano da Recanati appartenente a un gruppo di Alpini, prode tenente combattente, fatto prigioniero dagli austriaci durante uno dei piú noti incontri di guerra. Lo spirito di questi frati è altissimo, tutto fervido di amor patrio, pieno di ricordi simpatici. Trascorro con loro un'ora piacevole.

Per la mattina del 15 la sveglia suonerà piuttosto presto. Questa è l'ultima tappa che ci attende e deve essere compiuta senza il piú piccolo incidente. Gli undici apparecchi ancorati in mezzo al magnifico golfo, non attendono che di spiccare il volo. Mentre scende la sera, tutta ammantata di bei colori purpurei, forieri di tempo sereno, li contempliamo dall'alto con riconoscenza ed amore. Domani il gran volo tra l'Italia e il Brasile si chiuderà in un'apoteosi.

Capitolo XIV

RIO DE JANEIRO

Qualche minuto prima delle 8 lascio la casa ospitale del Comm. Bertilotti e mi avvio verso il porto, scendendo per la ripida china che divide la città alta dalla bassa.

La giornata è serena. Naturalmente non mancano segnalazioni pessimiste da parte dei soliti meteorologi. Ma queste non fanno che aumentare la mia certezza che l'ultima tappa sarà percorsa senza inconvenienti col favore del sole e del vento.

Quando giungo sul mare e m'imbarco sul piccolo motoscafo imbandierato, che il Governo di Bahia ha messo a mia disposizione, gli equipaggi sono già ai loro posti.

Il mio apparecchio è ancorato all'estremità della « Baia dei bimbi » dove gli idro atlantici hanno passato questi quattro giorni di riposo, disposti ad arco sulle onde tranquille.

Per arrivarci debbo passare in rivista gli undici apparecchi dello stormo. La parola d'ordine oggi è perentoria: non vi debbono essere incidenti: chi non arriva col proprio apparecchio, puntualmente, a Rio, è squalificato.

Forse per questo, l'ispezione ai motori e alle installazioni è piú accurata del solito.

Gli equipaggi sono tutti intenti agli ultimi preparativi; qualcuno esamina attentamente il radiatore che è stato l'incubo di ogni tappa; qualche altro prova i motori e fa la ruota intorno all'àncora, impaziente di spiccare il volo.

Complessivamente abbiamo a bordo 3600 chili di carico. Ma la baia è larghissima, spira una leggiera brezza e il decollaggio non ci dà preoccupazione.

Alle otto e un quarto si decolla.

Sono il primo a staccarmi dall'acqua: la corsa sull'acqua dura quaranta secondi. Filiamo diritti verso l'imboccatura della baia, dove l'Oceano, pochi metri piú sotto, ci manda il saluto delle allegre ondate e del vento gagliardo. Diamo l'ultimo saluto alla bella città primogenita del Brasile, tutta bianca e ridente sulla terrazza rocciosa, a specchio della incantevole baia.

Predomina, nel panorama che si offre ai nostri occhi, il giallo e il bianco: le case hanno altezze irregolari e sono allineate lungo strade strette e diritte, che ogni tanto si allargano come a prendere respiro sulle belle piazze alberate.

Mi colpisce il numero inverosimile di cupole e di campanili. Quante chiese conta questa città? Qualcuno mi ha detto che ve ne sono trecentosessantacinque: una per ogni giorno dell'anno. Sarebbe giustificato il bel nome, pomposo e mistico, che i suoi scopritori le diedero nei primi anni del 1500: « Bahia de Todos os Santos ». Il rombo del motore c'impedisce di udire l'allegro canto che da tutte le campane si scioglie adesso in nostro onore al vento. Salutiamo con cuore amico i

TRACCIATO DELLA ROTTA DELLA CROCIERA

Scala equatoriale 1: 45 000 000 (Proiezione di Mercatore)

FRANCIA
Berna
ITALIA
ORBETELLO
Corsica
Roma
Sardegna
Sicilia
Madrid
SPAGNA
Lisbona
Is. Baleari
Km. 1200
Cartagena
Gibilterra
Tangeri
Km. 700
Kenitra
Fez
Algeri
ALGERIA
TUNISIA
Tunisi
Tripoli
LIBIA
MAROCCO
Marocco
Madera
Is. Azzorre
Km. 1600
Is. Canarie
RIO DE ORO
Villa Cisneros
Tropico del Cancro
OCEANO ATLANTICO
Km. 1500
AFRICA OCCID. FRANCESE
Is. del Capo Verde
S. Louis
SENEGAL
GAMBIA
Bathurst
Bolama
GUINEA PORT.
GUINEA FR.
SIERRA LEONE
LIBERIA
Monrovia
COSTA D'AVORIO
COSTA D'ORO
NIGERIA
AFRICA EQUAT. FRANCESE
Km. 3000
Georgetown
Paramaribo
Cayenna
GUAYANA
Brit. Oland. Fr.
S. Paolo
Equatore
Golfo di Guinea
Parà
S. Luiz
Fernando Noronha
Porto Natal
Ascensione
Pernambuco
Km. 1000
Aracajù
S. Paolo di Loanda
ANGOLA
BRASILE
Bahia
Goyaz
Km. 1400
Victoria
RIO DE JANEIRO
S. Paolo
Santos
Tropico del Capricorno
Long. O di Greenw.

S. A. PROF. G. DE AGOSTINI - MILANO

campanili barocchetti, che dominano la bianca distesa della città, cosí ospitale, cosí garbata, cosí graziosamente portoghese, e prendiamo la via del Sud.

Il vento soffia fortemente in coda. Lo stormo marcerà oggi a un passo molto spedito. All'orizzonte non vi sono che poche nuvole bianche che hanno funzione semplicemente decorativa. Le acque dell'Oceano non potrebbero essere piú benigne.

Navighiamo sui margini della costa che si fa sempre piú deserta, e monotona. Per quattro ore non avremo sotto di noi che queste verdi boscaglie, ogni tanto invase dalle acque come un lembo della nostra maremma, o squarciate dal corso tortuoso di fiumi giallastri, segnati sulla carta con nomi strani, quasi tutti di origine india.

Il mare per lunghi chilometri dalla costa verso il largo, è molto basso e ci mostra il fondo, o color rosso mattone o celestino, o di un verde incredibilmente tenero. I piroscafi debbono girare molto fuori: del resto, all'orizzonte non ve ne è nessuno. La mattinata sull'Oceano è riposata e deserta, come ferma in un incantesimo. Ogni tanto la spiaggia si popola di palme ad alto fusto che annunciano da lontano un gruppo di case coloniche: intorno sono appezzamenti coltivati a canna a cotone o a caffè. Molto interessanti i quadrati di terra regolari ricoperti dalle larghe foglie del tabacco. Tra gli acquitrini cresce, coi suoi mille gambi sottili, il riso. Nessuna varietà, delle tipiche coltivazioni brasiliane, qui manca, ma l'estensione della gran piana è cosí vasta che il terreno incolto e la radura selvaggia, di

un verde piú fosco, completamente deserta, finisce sempre per dominare.

Quanto posto vi è ancora per chi abbia voglia o necessità di impiegare le braccia!

Alle 8,45 sorvoliamo Morro S. Paolo: alle 8.55 Chamamua e, dopo un quarto d'ora, Barra Río das Contas: grossi villaggi, accovacciati dietro le dune bianche dell'Oceano, quasi tutti lambiti da un corso d'acqua fluviale che si perde nell'interno. Dopo mezz'ora ecco Ilheos, che vista dall'alto ha l'aspetto di una graziosa cittadina, fervorosa nel piccolo porto di un grande numero di vele e di barche, dominata da un gran chiesone color bianco calce, con una ferrovia che si perde nell'interno verso Citade da Conquista. Per ogni quarto d'ora ricompaiono sulla spiaggia i paesini minuscoli, Una, Cannavieira, Velmonte, Santa Cruz. Ecco una cittadina piú grande, Porto Seguro. Poi di nuovo umili villaggi, Prado, Alcobaça, Caravellas, Mucury, Barra de Sâo Matheus, Barra do Río Doce, Regencia.

Ormai è mezzogiorno, e incomincia a farsi sentire l'appetito. Rapidamente, diamo l'assalto al cestino, che ci ha preparato il Colonnello Collalti: pollo arrosto, formaggio, e banane, con un buon fiaschetto di Chianti bianco e acqua minerale: ci serviamo anche il caffè, che si è mantenuto caldo bollente nei nostri thermos.

Il volo procede cosí regolare che bisogna lottare per non lasciarsi vincere da una certa sonnolenza.

L'aria non ha un sobbalzo: il vento continua a darci una bella soffiata in poppa: calcolo una velocità non inferiore ai centonovanta chilometri all'ora. Se conti-

nua cosí, arriveremo a Rio con quasi due ore di anticipo: troppa grazia! Mi giunge un radio del Comandante Maddalena: « attraversando la punta Monsaraz la nostra velocità è di centottantasei chilometri all'ora ».

Verso le 13 il paesaggio comincia a cambiare aspetto. Siamo nelle vicinanze di Victoria. La costa si frastaglia. Una quantità di minuscole isole fanno la guardia al litorale. Il mare entra nell'interno fra bizzarri promontori montagnosi. Innumerevoli catene di colli s'inseguono a perdita d'occhio verso l'interno, assumendo le tinte piú bizzarre e le forme piú strane, dominate all'orizzonte da catene piú alte che si confondono col cielo.

Già si annuncia il paesaggio di Rio, coi suoi veli di luce sfumata e svariante sopra una successione innumerevole di montagne alte e piccole, allineate in prospettiva, come le quinte di un immenso «teatro del colore».

La costa, tra Victoria e Campos, si addentra in un grande golfo maestoso di un centinaio di chilometri. I nostri apparecchi lo tagliano, percorrendo il mare aperto a circa trenta miglia al largo. Sei apparecchi brasiliani escono in questo momento in gruppo da Victoria, e si uniscono alla nostra formazione per accompagnarci fino a Rio. Sono apparecchi terrestri, costruiti in Francia e comperati dal Brasile, attraverso la missione francese installata a Rio. Questi bravi camerati brasiliani volano molto bene e si spingono senz'altro al largo, sul mare. Se un incidente di motore li bloccasse durante quest'ultima parte del nostro volo, correreb-

bero un serio pericolo. Ma noi ci teniamo pronti a scendere in loro soccorso sul mare qualora fosse necessario.

Gli apparecchi dovrebbero essere piú veloci di noi, perché hanno una marcia teorica di 240 chilometri all'ora. Ma gli S. 55 fanno prodigi: sembrano saette, tanto si avvicinano rapidamente alla mèta. Il vigoroso vento che ci ha aiutati durante le prime cinque ore, all'altezza di Campos prende una velocità ancora maggiore Marciamo a piú di 200 chilometri. I brasiliani stentano a tenerci dietro. Il cielo è di un purissimo azzurro. Il mare è allegro, ma senza malizia. Questo favore degli elementi, proprio in prossimità della mèta finale, ci appare come il piú bel segno augurale di fortuna e di trionfo. Ho voglia di cantare. Mando qualche biglietto scherzoso al mio amico Quilici, che occupa con le sue vigorose proporzioni buona parte della prua dello scafo destro.

Finalmente i 10.400 chilometri della crociera sono coperti! Siamo al traguardo! L'apparecchio è cosí stabile, cosí sicuro, cosí docile, che si possono lasciare i comandi e alzar le braccia e i piedi: gli abbiamo detto *Rio* ed egli ci va da solo! Quale prova stupenda per il nostro materiale di volo, è stata questa crociera! Come può essere fiera l'industria italiana! Essa dà, al mondo intiero, in questo momento, la prova del miracolo che può fare l'ingegno quando è sorretto e guidato da una forte disciplina della volontà.

Mi balzano in mente, ora che son giunto all'altezza di Capo Frio, cioè proprio alla imboccatura della grande baia della Capitale, i momenti piú drammatici del

nostro lungo viaggio aereo: le tempeste del Mediterraneo, le nubi di sabbia della costa africana, la notte illune di Bolama e le prime sei ore sull'Oceano. La volontà dei piloti non ha allentato un momento: ma le macchine sono state degne dei piloti. Le piccole noie che abbiamo dovuto superare si riferiscono a parti accessorie dell'apparecchio. L'esperienza compiuta servirà ad indurre i nostri costruttori alla cura meticolosa di tutti i particolari: la perfezione assoluta risulta dalla eccellenza dell'insieme e del dettaglio. Ma in complesso dobbiamo dichiararci molto soddisfatti. Cinque anni fa, sarebbe stata follia il presumere di far la traversata dell'Atlantico con dodici apparecchi completamente ideati e costruiti dagli Italiani. Oggi quella follia si iscrive tra i grandi fasti dell'aviazione mondiale.

Capo Frio sporge avanti nell'oceano il suo sperone di terra bassa, suddivisa in grandi specchi d'acqua rettangolari, che debbono essere saline, e piú lontano si inerpica in un massiccio montano che ricorda un poco il nostro monte Argentario. Un corteo di piccole rocce, color rossastro, fa la guardia, in mare, all'ultima punta del promontorio: il mare si frange in schiume e vapori iridescenti tra l'uno e l'altro isolotto dell'arcipelago lillipuziano.

Un grosso piroscafo, che mi sembra tedesco, sta doppiando il Capo, indirizzato vero il Nord. Dai suoi due fumaioli esce una nuvola nera e spessa: al nostro passaggio saluta con un lungo fischio, di cui vediamo in aria il fiocco bianchissimo di vapore. Ora tutto il li-

torale si infoltisce di vele. L'onda lunga dell'Oceano fa ballare la tarantella. I triangolini bianchi, nettamente incisi sull'azzurro manto marino, appaiono nei liquidi avvallamenti. Ma il vento spinge verso il sud gioiosamente la bella flotta sparsa, che si accresce di continuo per le altre innumerevoli imbarcazioni, che escono dalle anfrattuosità della costa.

Avevo calcolato di raggiungere Capo Frio verso le 16. Invece mancano ancora cinque minuti alle 15. In meno di mezz'ora potremmo essere nella Baia di Rio! Abbiamo percorso 1400 chilometri in meno di sette ore!

Lancio un radiotelegramma all'Ambasciatore Cerruti avvisandolo che siamo in vista della Capitale, ma che ritarderemo il nostro ingresso nella baia per dare agio alle Autorità brasiliane e alla folla di Rio, di riceverci secondo il programma prestabilito. L'Ambasciatore mi dà conferma dell'ora dell'ammaraggio: non prima delle 16.30.

Non ci rimane che bordeggiare, fuori della baia, per oltre un'ora. Tutto lo stormo si dispone nella formazione di un unico cuneo, già stabilito per l'ingresso a Rio e descrive in cielo il suo immenso V rovesciato. Il mio apparecchio serve da estrema punta centrale alla formazione.

Guido lo stormo a largo, poi lo riconduco verso i contrafforti insulari della baia, costituiti da strambi mammelloni conici, uno vicino all'altro, o rigogliosi di fiorente vegetazione, oppure calvi e nudi, color grigio ferro, color mattone, color verderame, color cenere.

A un tratto, vicino alla apertura della Baia, com-

pare in mare tutta la formazione degli otto nostri esploratori, allineati su due file, e naviganti in direzione di Rio de Janeiro. Visto dall'alto, l'Oceano sembra ferito dalle aguzze lancette che si incidono velocemente sulla sua superficie: ognuna di esse lascia dietro di sé una linea bianca dirittissima: le onde si dibattono l'una contro l'altra, nel vortice dell'elica, schiumeggiano, si inabissano, ritornano in alto, gorgogliando e esaurendo tutta la gamma dei colori verde, indaco, azzurro. Otto scie si prolungano parallele sul mare, vaniscono a un miglio dalla nave, sempre piú deboli, sempre piú pallide. È uno spettacolo di forza e di bellezza. Le prue degli esploratori, piú alte, sostengono bravamente l'urto delle onde: le ciminiere, inclinate all'indietro, sembrano piegate dal vento, nell'impeto della corsa. La poppa bassa, piatta, rotonda, emerge appena dall'acqua e qualche volta è spazzata per intero da una ondata piú prepotente. I cannoni si allungano snelli, fuori dalle torrette, con le volate disposte in alto. L'intiera divisione naviga compatta verso Rio, in una geometria perfetta e ogni coppia di nave precede l'altra di duecento metri.

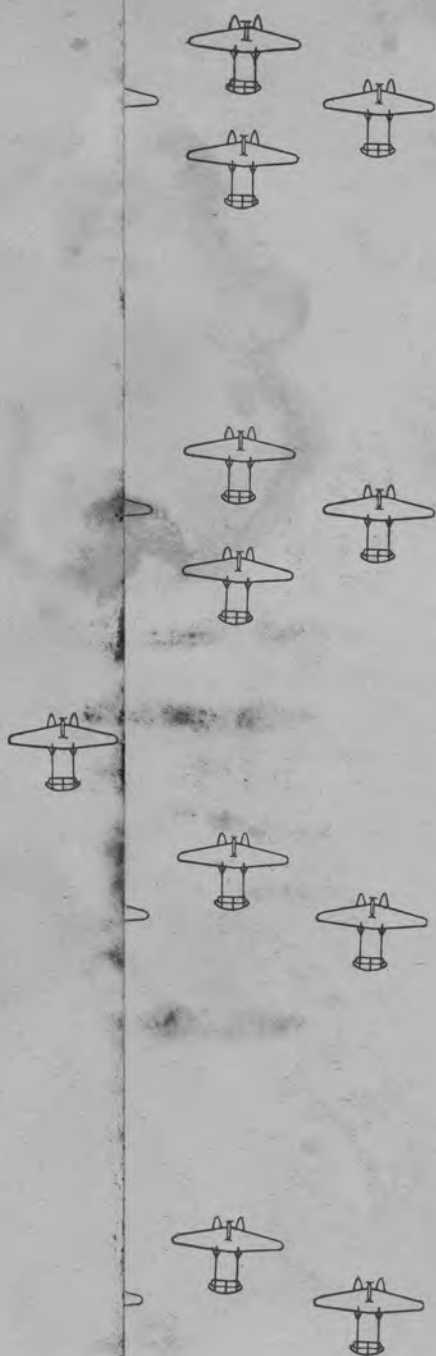
Quando, dopo aver fatto una nuova lunga virata al largo, per far passare un altro quarto d'ora, ritorniamo coi nostri apparecchi in prossimità della apertura della baia, le otto navi non si scorgono: esse hanno già tagliato la barra dell'Oceano e stanno entrando nel porto di Rio.

Noi dobbiamo fare ancora altre due o tre evoluzioni, fuori e lontano, sul mare aperto, affinché trascorra l'ora

di anticipo che abbiamo guadagnato senza volerlo, arrivando da Bahia.

Guardiamo ogni tanto i motori, che battono con la regolarità di un cuore sano, nella pienezza delle sue forze. Alle volte, proprio di fronte al traguardo, sopravviene l'incidente banale che toglie il frutto della piú feconda e fortunata fatica. Ma qui non può e non deve avvenire. Infatti, mi alzo sul mio seggiolino e vedo da una parte e dall'altra, dietro di me, il ventaglio armonioso dei dieci apparecchi, seguirmi ala dietro ala, come corressero sopra un carosello.

Sono le 16,25. L'ultimo giro di giostra è compiuto. Scocca l'ora dell'ammaraggio e del trionfo. Risolutamente, taglio a destra la rotta, ed entro, con tutta la formazione, nel cielo d'oro della grande metropoli.

Cielo d'oro. È la parola. Il sole, il piú bel sole del mondo, divampa e dilaga, dalle profondità bianco-azzurre di un empireo degno di Dante, sopra un vasto scenario di terre e di acque, che la bizzarria divina del Creatore ha disposto in uno smagliante giuoco di prospettive, di rilievi, di luci, di ombre, di colori. La fantasia dei piú grandi naturisti, che hanno, nei secoli d'oro, immaginato gli approdi irreali del Paradiso, è vinta dalla realtà di questo Paradiso in terra, nel quale entrano tutti gli elementi della bellezza. Giorgione, Carpaccio, Tiziano, il mio grande ed estroso ferrarese Dosso Dossi, hanno intravisto, nei loro sogni, grandi specchi oceanici tra rupi e foreste, hanno sognato isolotti incantati su cui spaziano chiome strane di alberi, montagne strapiombanti in mare, sulle quali si fra-

DI SQUAI

O DELLA FORMAZIONE A
A DI CUNEI PRESCRITTA
ANTE LA TRAVERSATA
DELL'ATLANTICO

GRAFICO DELLA FORMAZIONE IN VOLO PRESCRITTA DA ORBETELLO A BOLAMA
E DA NATAL A RIO DE JANEIRO

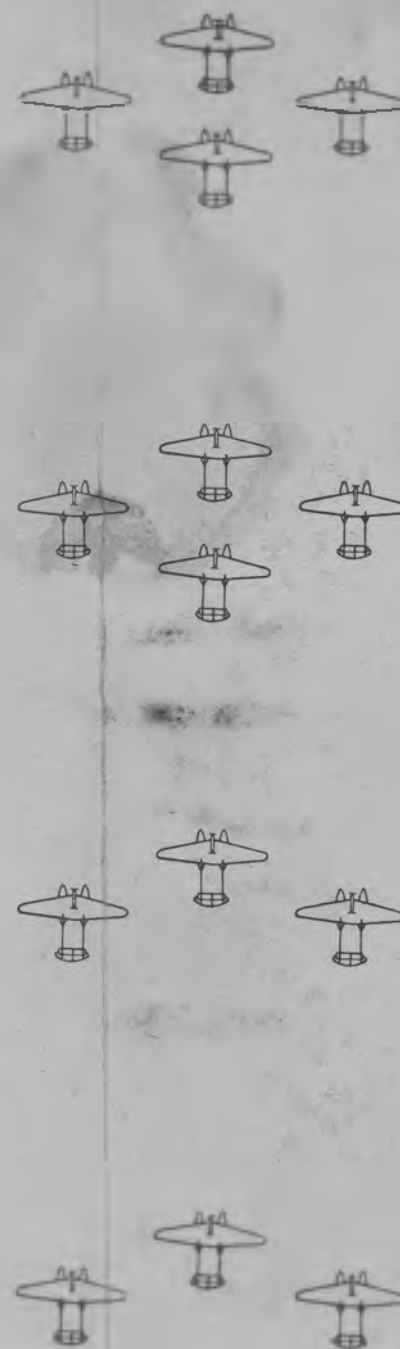



GRAFICO DELLA FORMAZIONE A
COLONNA DI CUNEI PRESCRITTA
DURANTE LA TRAVERSATA
DELL'ATLANTICO

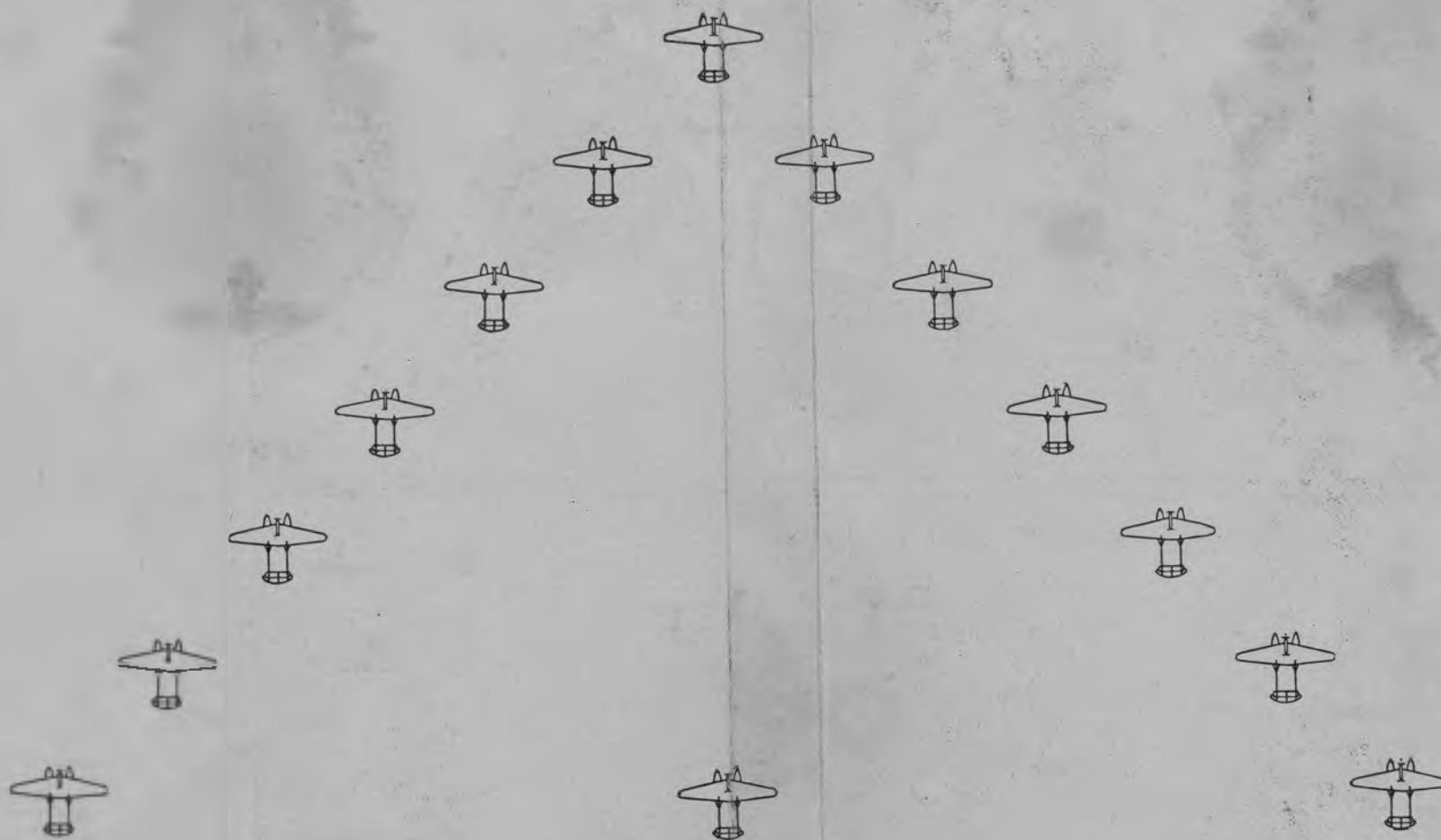



GRAFICO DELLA FORMAZIONE A CUNEO DI SQUADRIGLIE NELL'ARRIVO ALLE BASI

ORIGLIE NELL'ARRIVO ALLE BASI

stagliano l'ombra e la luce, paesaggi che sembrano tuffati in un'aria di magia: hanno creato la meraviglia intorno alla maga Circe, o alla Vergine delle Rocce, o alla eroina del loro cuore, trepidante nuda nella « Tempesta » o alla Santa che sale intrepida al martirio, come la Vergine Orsola dell'Accademia di Venezia. E insieme coi pittori, anche i poeti hanno descritto il paradiso di Alcina, il giardino di Armida, il castello di Atlante. Divino Ludovico, vieni in mio aiuto! No! questo, che sta sotto di noi, è piú grande, piú bello, piú nuovo: forse la natura ha copiato dall'arte. Forse Iddio, creando la Baia di Rio, ha voluto dimostrare che l'arte discende da Lui. Forse è l'ora presente, che ci esalta, e ci svela la meraviglia delle meraviglie, come degna cornice alla impresa delle ali tricolori, che son giunte ormai all'apoteosi del trionfo.

Dalla estrema punta di Copacabana taglio con tutto lo stormo in formazione verso la Ponta Ireia, da un capo all'altro della baia. Sotto di noi passa la piccola collinetta di Leme, il cocuzzolo tondo del Pâo de Assucar, l'isoletta del Lage, l'isola Villegagnon che fu per un secolo dei francesi, l'isola das Cobras, su cui si annidarono i portoghesi, l'isola Santa Barbara, l'isola Pombeba, attualmente fortezza, l'isola Sapucaia, l'isola Pinheiro, l'isola Bon Jesus, l'isola Fundacu, deserte e nude, appena qua e là macchiate di licheni verdi.

Il fantasioso arcipelago chiude e apre le insenature innumerevoli della costa, sulla quale si stende la città dietro un triplice e quadruplo cordone di viali alberati, con giardini all'inglese, fontane limpide di cristallo,

ciuffi densi di sicomori, ghirlande e filari maestosi di esili palme, che, alla sommità del fusto schietto e lunghissimo, aprono, come un sorriso, le loro splendide, larghe, verdi foglie, accennanti al vento.

Ecco la marina di Copacabana dall'arena d'oro pallido, sulla quale si inseguono le onde dell'oceano in corsa pazza, con la criniera spumeggiante: ecco, parallela ad essa, la Praia do Harpeador, col lussuoso quartiere dell'Ipanema, e, tra l'una e l'altra spiaggia, la laguna Rodrigo de Freitas, addossata alle spalle del monte Dos Cabritos, tutto seminato di ville civettuole. Piú avanti, tra il Pâo de Assucar, l'Urca, il Morro Pasmado e il Morro da Viuva, ecco la deliziosa, elegante, smagliante Enseada de Botafogo, un piccolo golfo nel grande golfo, una baia minuscola entro la baia maestosa, sulla quale presto discenderemo, presso i bianchi gavitelli, che già abbiamo individuato e che brillano al sole.

Piú avanti la Praia del Flamengo, che è contigua e comunicante con quella del Botafogo; piú avanti ancora il porto coi suoi pontili, le sue banchine, le sue darsene, emergenti in mare come mani aperte dalle cento dita.

La città si distende, si incurva, si riallarga, si avanza, retrocede, a seconda della bizzarria movimentata e imprevista della baia.

Grande, spaziata, ridente, ora inerpicata sui colli, ora sospesa sul mare, ora chiusa tra due cuscini di verde, in vallette minuscole, ora padrona dello spazio, della terra e del cielo, Rio de Janeiro respira, vive, si dilata,

prospera, trionfa in questo incantesimo di natura. Dietro le sue spalle bruscamente si alza una catena di montagne selvagge, dalle forme strane, come il Corcovado, e dalla piú strana vegetazione, come il Tijuca.

Avanti, avanti, stormo alato d'Italia. Tu hai ben meritato questo quadro di fantasía e di bellezza dopo la corsa sull'Oceano. Seguimi fedele. Noi tracciamo sul cielo di Rio l'aerea corona della gioia, della forza, dell'amicizia. Sono ali di Roma, la gran madre, che iscrivono nell'azzurro un'altra pagina di romana grandezza. Dai monti alla baia; dall'uno all'altro specchio di mare; sui grattacieli dell'Avenida Rio Branco; sulle vaste piazze di Maua, della Repubblica, di Monroe; sui palazzi ombrosi e silenziosi della Laranjeira, del Cattete, di Sant'Amaro, noi volteggiamo con leggerezza, con grazia, con voluttà. Il sole brilla sulle nostre ali e getta barbagli di fiamme sui tricolori dei timoni.

Intanto sotto di noi un popolo innumerevole corre alla balconata del Botafogo, da tutte le direzioni della città. Vediamo pedoni che s'inseguono, automobili che ingorgano le piazze e i viali, macchie nere di pubblico che fa pressione contro l'elegante pontile delle Regate, ove si sono date convegno le Autorità.

La nostra quota lentamente si abbassa. I motori rallentano il loro battito, lo spengono. Quasi scivolando sull'aria, come gabbiani sulle ali aperte e ferme, gli undici apparecchi scendono dolcemente, seguendo la mia aerea guida, sulle acque della Baia di Guanabara entro la conca marina di Botafogo, che ha contro luce, tra i bei colli strani, un magico colore di smeraldo.

Facciamo una rapida corsa sull'acqua, ci ancoriamo al gavitello. Sopra di noi, tre apparecchi brasiliani, strettissimi, sono rimasti i soli padroni del cielo. Nello stesso momento entrano nella baia, da Nord, a coppie, gli otto esploratori della nostra divisione navale.

Presto, siamo tutti sull'ala, e il mio gagliardetto maremmano viene issato sulla alta esile canna d'acciaio, a prua dell'apparecchio.

Gli equipaggi si irrigidiscono sull'attenti: il pubblico che annerisce tutta l'immensa balconata del Botafogo applaude. Dalle otto navi, già prossime a noi, partono le prime salve delle artiglierie: sono 48 cannoni da 120 che sparano 19 colpi per ciascuno, in segno di saluto al tricolore, che ricompare sul primo idrovolante della squadriglia nera, nel luogo segnato quale mèta finale al suo volo di 10.400 chilometri sul mare di tre continenti.

Sparano i nostri esploratori: sparano le navi da guerra brasiliane; sparano tutte le fortezze delle isole e della costa.

L'aria vibra e trema, il cielo si punteggia di lampi brevi e risuona di rombi profondi. Le montagne circostanti riecheggiano con lunghi boati il saluto ciclopico.

Il momento eroico ci esalta.

* * *

Dopo, mi lascio prendere dalla folla che sembra in delirio. Sul mio apparecchio è salito l'Ambasciatore d'Italia Vittorio Cerruti, che mi ha abbracciato a lungo: sono sceso con lui sopra un motoscafo, sono arrivato alla riva: innumerevoli mani hanno preso le mie mani,

una folla enorme mi stritola e mi copre di fiori. Vengo spinto sopra un'automobile incredibilmente gremita che lentamente e faticosamente mi trasporta a un alto e maestoso edificio, che ha un nome magnetico: Hôtel Gloria.

Qui altre Autorità, altre uniformi, camicie nere. Folla che plaude, instancabile. Abbracci, strette di mano, e fiori, fiori, fiori.

Vengo condotto in una grande sala, dove è preparato un radiomicrofono dal quale si parla al mondo. Debbo parlare ai cittadini del Nord America. Ebbene, sí, dico loro che l'impresa aerea nell'America del Sud è compiuta e che sarei felice se potessi compierne un'altra, attraverso l'Atlantico del Nord, per portare di persona agli italiani degli Stati Uniti il saluto della Patria.

* * *

Agli equipaggi che mi hanno seguito con tanta fedeltà e disciplina sulle vie del cielo da Orbetello a Rio de Janeiro, che dirò? Sono appena discesi dagli apparecchi e già radunati intorno a me, ufficiali e sottufficiali mi guardano con legittima fierezza. Dico, vincendo a stento la mia emozione, che hanno fatto il loro dovere e piú del loro dovere. Faccio l'appello dei morti. Ad uno ad uno abbraccio e bacio i vivi. Sui visi adusti dei vincitori dell'Oceano, scendono silenziose lacrime.

* * *

La parola del Duce ha percorso in un lampo gli spazi. Essa squilla all'indomani nel quadrato che raccoglie,

dopo la rivista, tutti gli equipaggi degli idrovolanti e delle navi italiane, ancorate nella baia di Guanabara.

In mezzo al quadrato, tra l'Ambasciatore Bucci, Valle, Maddalena e Longo, io leggo:

GENERALE BALBO

RIO DE JANEIRO

Ho seguito con l'ansia che puoi immaginare ma con la certezza che tu sai, il grande volo.

L'Ala italiana era impegnata davanti al mondo ed alla storia in un cimento non ancora osato.

La squadra da te guidata è giunta quasi al completo oltre Atlantico. Accanto all'Ordine del Giorno, voglio che giunga a te personalmente e cameratescamente il mio entusiastico compiacimento.

L'Ala italiana e con essa il Regime, escono ingranditi in questo scorcio dell'anno IX grazie alla preparazione, al coraggio, alla tecnica di un pugno di uomini ardimentosi, figli della nuova Italia.

MUSSOLINI

GENERALE BALBO

RIO DE JANEIRO

Raduna la squadra e leggi loro questo Ordine del Giorno:

Ufficiali, Sottufficiali, Avieri della Squadra Aerea Transatlantica!

Coll'arrivo a Rio — ultima tappa della vostra crociera — la vostra grande impresa è compiuta Voi

intendete perché io ho atteso il vostro giungere alla mèta prima di mandarvi il mio elogio e il mio plauso per il volo da me voluto, da voi cosí superbamente eseguito.

Finché tutto non è finito, niente è finito.

Il mio pensiero va innanzi tutto ai cinque Camerati, caduti a Bolama.

L'Italia Li onora come caduti in combattimento. Il loro sacrificio ha dimostrato — contro il facile scetticismo dei sedentari — che il volo transoceanico imponeva una somma di rischi mortali. I nomi del capitano Boer, *del tenente* Barbicinti. *dei sottufficiali* Nensi, Imbastari, Fois, *resteranno nella memoria del popolo italiano.*

Il volo Italia-Brasile non ha precedenti nella storia dell'Aviazione. Esso ha dimostrato che cosa è l'Aviazione Italiana nell'anno IX del Regime, come uomini e come macchine. La grandezza unica del volo è stata universalmente riconosciuta, da Re, da Principi, da Capi di Governo, da moltitudini. La vibrazione di entusiasmo per la vostra prova è andata dall'uno all'altro orizzonte. Per la prima volta l'immensa distesa dell'Oceano è stata superata da una Squadra Aerea. Questo è l'evento che rimane consacrato nella storia, questo è l'evento al quale resteranno indissolubilmente legati i vostri nomi!

Il Brasile, grande e ospitale, ha accolto le ali tricolori con manifestazioni che l'Italia non dimenticherà mai. I cuori di due popoli hanno battuto, ancora una volta, insieme: e non sarà l'ultima.

Nell'attesa di quella che sarà la ancora piú grande prova aerea dell'Anno X della Rivoluzione, l'Italia

Fascista è fiera ed ammirata di voi, transvolatori dell'Atlantico.

Voi avete posto l'ala italiana all'ordine del giorno del mondo, Voi avete benemeritato della Patria.

Viva il Re!

MUSSOLINI

Roma, 15 gennaio dell'anno IX.

ITALO BALBO

STORMI IN VOLO SULL'OCEANO

CON 42 ILLUSTRAZIONI E 3 CARTE

Vª EDIZIONE

A M